Environnement Canada
Parcs

Environment Canada
Parks

Petite histoire des parcs nationaux du Canada

Traduction d'un texte original de W. F. Lothian

Also available in English.

Photo couverture : *Silhouette d'alpinistes devant le glacier Yoho, Le Upper Yoho Alpine Club of Canada, 1914, Courtoisie du musée White des Rocheuses canadiennes, Banff; collection Byron Harmon.*

Symboles du système métrique utilisés

km	: kilomètre
km^2	: kilomètre carré
ha	: hectare
m	: mètre
cm	: centimètre
mm	: millimètre
kg	: kilogramme
L	: litre
hL	: hectolitre (100 litres)
°C	: degré Celsius

Source des illustrations.

À moins d'indication contraire, toutes les illustrations sont la propriété de la photothèque de Parcs et l'auteur n'est pas connu. Les exceptions sont : page 5, Elizabeth May, photographe, collection personnelle; page 36 (Source thermale), Archives publiques Canada/PA-119439; pages 39, 55, 73 (Campeurs) et 77, W.O. Oliver, photographe; page 139, photo de Jim Shearon; page 155 (Mont Logan), photo de M. Beedell; page 155 (Glacier Kaskawulsh), photo de P. McCloskey; page 161 (Cérémonie commémorative), Archives publiques Canada/-PA-148551; page 161 (Casemates), Division de la recherche de Parcs; page 165 (Canal Rideau), photo de Neil Patterson.

Publié en vertu de l'autorisation du ministre de l'Environnement
© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1987
QS-9056-000-FF-A1
R62-237/1987F
ISBN 0-662-94127-6

Canada

Table des matières

Avant-propos 7

L'auteur 8

Chapitre 1
Les premières années (jusqu'à 1900)

Introduction 10

L'idée de parc national 10

Premières explorations 10
Voyages des missionnaires 11
L'expédition Palliser 11
Découvertes de James Hector 12
Explorations au-delà des montagnes 13

Entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération 13

Projet de construction du chemin de fer transcontinental 13
Découverte du col Rogers 14
Les montagnes Rocheuses sont franchies 15

L'exploration scientifique 15

Découverte des sources thermales 16
Revendications de propriété 16
Recommandation en vue de la création d'une réserve publique 17
Ouverture d'une enquête publique 18
Recommandations du commissaire Pearce 20

Proposition d'aménagement des sources 21

Élaboration de lois relatives aux parcs 22
Débats à la Chambre des communes 23
Création officielle du parc national 24

Premières installations 24
Le lotissement urbain de Banff prend forme 24
Accès à des régions pittoresques 25

Changements administratifs 26
Scandale des lots de Banff 26
Nomination d'un nouveau directeur 27

Réserve du lac Louise 27

Augmentation du nombre de réserves 28
Réserves de Yoho et des Glaciers 28
Le parc forestier des lacs Waterton 29

Consécration de l'idée de parc national 30

Chapitre 2
Expansion vers l'Ouest (1900 à 1981)

Introduction 34

Le parc national de Banff 34
Le parc s'agrandit 34
Nouvelle loi sur les parcs 35
L'ère de l'automobile 35
Aménagement des sources supérieures 37
Sources thermales Cave et Basin 37
Préparatifs pour le centenaire 38
Sports d'hiver 38

Le parc national de Yoho 40
Exploration de la vallée Yoho 40
Création du parc de Yoho 41
Hébergement 41
La mine Monarch 42

Le parc national des Glaciers 44
Glacier House et la gare Glacier 44
Découverte des cavernes Nakimu 45
Le tunnel Connaught 46
Protection contre les avalanches 46

Le parc national des Lacs-Waterton 47
Propositions visant à agrandir le parc 48
Réserve forestière des Lacs-Kootenay 48
Création du parc des Lacs-Waterton 48

Le parc national de Elk Island 50
Réserve de wapitis 50
Achat d'un troupeau de bisons 50
Protection contre les maladies 51
Aménagement du parc 52
Enclos de bisons accessible en automobile 53
Musée ukrainien 54

Le parc national de Jasper 54
Création d'un parc forestier 54
Construction de la voie ferrée 56
Construction de routes 57
Hébergement des visiteurs 57

Le parc national du Mont-Revelstoke 59
Premiers visiteurs 60
Construction d'une route vers le sommet 60
La route transcanadienne 61
Sports d'hiver 62

Le parc national de Kootenay 62
Projet d'une route 63
Conditions de l'entente 63
Aménagement des sources 65

Le parc national de Wood Buffalo 66
Premières mesures de protection 66
Maladies infectieuses 68
Découverte de la présence de la grue blanche d'Amérique 69
Droits des Indiens 69

Le parc national de Prince-Albert 71
Proposition de création d'une réserve faunique 71
Aménagement du parc 72
Activités de « Grey Owl » 76

Le parc national du Mont-Riding 76
Premières propositions 76
Premières explorations 79
Popularité des terrains de camping 80
Sports d'hiver 80

Le parc national du Pacifique 83

Le parc national des Prairies 83

Chapitre 3
Parcs de l'Est du Canada (1904 à 1981)

Introduction 86

Le parc national des Îles-du-Saint-Laurent 86
Premiers parcs des îles 86
Premiers visiteurs 87
Le pont des îles du Saint-Laurent 88
Achat d'îles 89

Le parc national de la Pointe-Pelée 90
Histoire de la pointe 90
Établissement d'une réserve navale 90
Octroi d'un bail à un club de chasse 90
Exploitation des ressources naturelles 91
Aménagement 93

Le parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne 96
Occupation indienne 96
Explorateurs et missionnaires 96
Invasions des Iroquois 96
Recherche archéologique 97
Peuplement de l'île Beausoleil 97
Légendes indiennes 97
Démarches en vue de la création d'un parc 98
L'île Flowerpot 100

Le parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton 101
Démarches en vue de la création d'un parc national 102
Rétrospective historique 103
La route de Cabot 104
Le « Lone Shieling » 106
Repeuplement de la faune 107

Le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard 107
Visite des lieux 109
« Dalvay by the Sea » 111
« Green Gables » 111
Hébergement des visiteurs 113

Le parc national de Fundy 115
Négociations préliminaires 115
Aménagement 117
Hébergement 118
Art et artisanat 120

Le parc national de Terra-Nova 121
Premières propositions de création d'un parc 122
Entente 124
Ouverture officielle 127

Le parc national de Kejimkujik 130
Création du parc 131
Occupation indienne 131
Aménagement des terrains de camping 133
L'alevinière 134

Le parc national de Kouchibouguac 136

Le parc national du Gros-Morne 136

Le parc national de Pukaskwa 137

Chapitre 4
Les parcs nationaux au Québec

Introduction **140**
Démarches nombreuses **140**
Étude de la région du mont Tremblant **140**
Étude de la péninsule gaspésienne **141**

Entente fédérale-provinciale A.R.D.A. **142**
Entente sur le parc de Forillon **142**
Recherche d'autres secteurs **144**
Proclamation du parc national de La Mauricie **145**

Le parc national de Forillon **146**
Occupation par les Indiens **146**
La pêche à la morue **146**
Routes et sentiers **148**
Centres d'activités du parc **148**

Le parc national de La Mauricie **150**
Aménagement du parc **152**
Lutte contre les feux de forêts **152**
Route promenade **152**
Réseau de sentiers du parc **153**
Utilisation hivernale **153**

La réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan **154**

Chapitre 5
Au nord du 60e parallèle

La réserve du parc national de Kluane **156**
Histoire naturelle **156**
Flore et faune **156**
Histoire humaine **156**
Comment s'y rendre **157**

La réserve du parc national de la Nahanni **157**
Histoire naturelle **157**
Flore et faune **157**
Histoire humaine **157**
Comment s'y rendre **158**

La réserve du parc national d'Auyuittuq **158**
Faune **158**
Plantes **158**
Histoire humaine **158**
Comment s'y rendre **158**

Le parc national du Nord-du-Yukon **158**

La réserve du parc national de l'Île-d'Ellesmere **158**

Chapitre 6
Parcs historiques nationaux et canaux du patrimoine

Introduction
La forteresse de Louisbourg **162**
Canaux du patrimoine **164**
Rivières du patrimoine canadien **164**
Chronologie des principaux événements **164**

Présidents de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada **166**

Carte des parcs nationaux du Canada **167**

Avant-propos

Signature de l'entente pour la réserve du parc national de l'Île-d'Ellesmere : l'hon. Tom McMillan, l'hon. Tagak Curley, le surintendant principal Bob Head, Gendarmerie royale du Canada.

Le vent était glacial et la température de moins 15 degrés à Tanquary Fiord, le 20 septembre 1986, lorsque Tagak Curley, ministre du Développement économique et du Tourisme des Territoires du Nord-Ouest et moi avons signé un accord pour établir la réserve du parc national de l'Île-d'Ellesmere.

J'étais littéralement au sommet du monde, à quelques centaines de kilomètres du Pôle nord, entouré des montagnes dénudées de l'Arctique, et j'étais fier de prendre part à la création d'un nouveau parc national, l'un des rares parcs polaires au monde.

De toutes les merveilles des parcs nationaux canadiens, peut-être que la plus étonnante est leur existence elle-même. De nos jours, ils font tellement partie de notre quotidien qu'on oublie facilement qu'ils n'ont pas toujours existé. Ils sont nés au moment où le Gouvernement de Sir John A. Macdonald réservait 26 km^2 de terres autour des sources thermales Cave and Basin, à Banff, en 1885. Dix-huit mois plus tard, le Parlement de la jeune nation canadienne renforçait sa démarche en votant la Loi sur le parc des Montagnes-Rocheuses, créant ainsi le troisième réseau de parcs nationaux au monde.

Une fois lancée, l'idée des parcs nationaux est tout de suite devenue populaire. Le gouvernement réservait des milliers de kilomètres carrés pour d'éventuels parcs nationaux. Cependant, je doute que, tout visionnaire et confiant dans l'avenir national qu'était Macdonald, il ait pu entrevoir la véritable ampleur du projet qu'il venait de lancer.

De nos jours, en plus des 75 lieux et des 9 canaux historiques, nous avons 32 parcs nationaux allant des quelque 4 km^2 du parc national des Îles-du-St-Laurent aux 45 000 km^2 du parc national de Wood Buffalo. Dans l'ensemble, les parcs nationaux du Canada s'ouvrent à une incroyable panoplie d'aventures, que ce soit l'exploration des immensités sauvages de la réserve du parc national de la Nahanni ou la sortie familiale dans l'accueillant parc national de l'Île-du-Prince-Édouard, ma province natale. En tant que ministre responsable de l'intégrité des parcs nationaux, ma tâche est d'en assurer la garde au nom des Canadiens.

Le défi est maintenant de découvrir des façons de protéger la beauté naturelle des parcs tout en permettant aux gens, spécialement les jeunes, de les utiliser pour se divertir, apprendre, se développer, se réjouir, se réconforter et y trouver l'inspiration. Autrement, qui se souciera de nos parcs aujourd'hui ? Et qui apprendra à s'en occuper dans l'avenir ?

Les parcs ne sont pas un artifice autour de l'activité canadienne. Ils en sont la moëlle. Cette réalité révèle toute l'acuité des propos que tenait un vieil autochtone devant une commission royale d'enquête, il y a des années de cela. « Nous n'avons pas hérité des terres de nos ancêtres, disait-il, nous en sommes les gardiens pour le bénéfice de nos enfants. » Ce bref historique des parcs nationaux canadiens est un important témoignage de notre estime pour cette sauvegarde.

Cette chronique de la croissance du réseau des parcs nationaux qui est le nôtre aujourd'hui sera une référence précieuse pour tous ceux qui partagent les objectifs de conservation de nos parcs nationaux pour le peuple canadien, pour son bénéfice, son éducation et son plaisir. Les parcs doivent être entretenus et utilisés de manière à préserver leur intégrité pour la joie des générations à venir.

L'auteur de cette histoire, W. Fergus Lothian, a réuni ici son expérience et ses connaissances, acquises tout au long de ses quarante ans de carrière au sein de Parcs, avec les souvenirs et documents des autres employés, anciens et présents. Son histoire consacre les aventures et les prouesses de ceux qui laissent derrière eux un héritage qui se mérite l'estime de tous les Canadiens.

Tom McMillan, C.P.
Ministre de l'Environnement

L'auteur

En date du 31 mars 1983, l'auteur, William Fergus Lothian avait travaillé près de 66 ans pour la fonction publique du Canada, en grande partie à Parcs Canada. Il a occupé avec succès les postes de commis, adjoint à la publicité, rédacteur publicitaire et administrateur. Au moment de se retirer, après 51 ans de service continu, il était chef adjoint du Service des parcs nationaux.

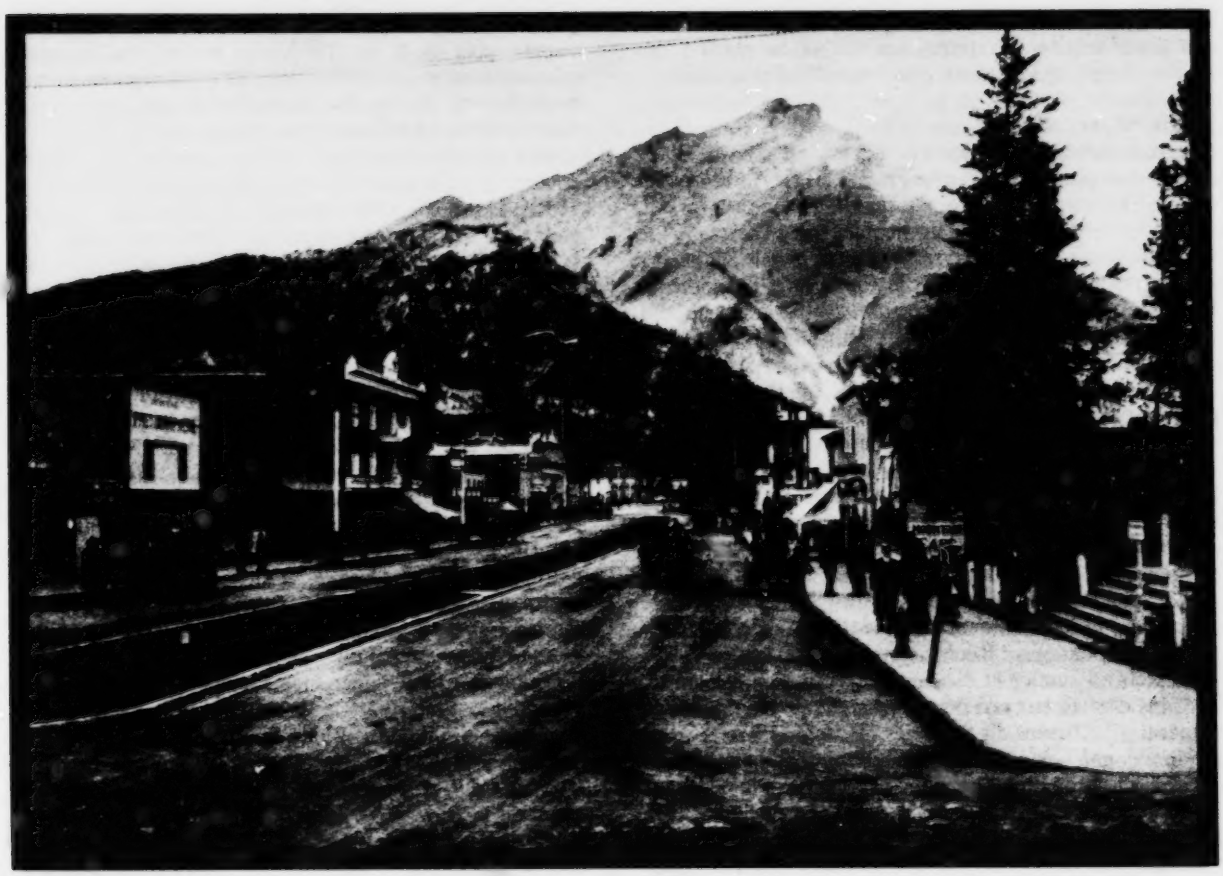
Une fois à sa retraite, en 1968, il a accepté d'entreprendre sous contrat la rédaction de l'histoire des parcs nationaux. Cette Petite histoire des parcs nationaux du Canada, en un seul volume, constitue une édition revue et augmentée du premier d'une série de quatre volumes publiés de 1976 à 1983.

« Ferg » Lothian a toujours été un « actif ». Il a dirigé des organisations sportives de la Capitale nationale, il a été chroniqueur sportif au Ottawa Journal pendant 17 ans, et il est membre honoraire à vie du Ottawa Tennis Club. Il a été directeur de la Société d'histoire d'Ottawa et il est membre émérite de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada. En 1978, l'Association canadienne des parcs nationaux et provinciaux lui a décerné la médaille J.B. Harkin en reconnaissance de son service et de sa contribution à l'administration des parcs nationaux. M. Lothian a eu 86 ans le 16 juin 1986.

Chapitre 1

Banff, 1887.

Les premières années (jusqu'à 1900)



Banff, 1913.

Introduction

L'an 1885 a été important pour les Canadiens. Les annales témoignent de la réalisation d'un rêve national longtemps caressé : la liaison entre l'Est du Canada et la côte du Pacifique par la construction d'un chemin de fer. C'était aussi cette année-là le début de la colonisation des plaines de l'Ouest et la répression du soulèvement armé des Indiens et des Métis des Territoires du Nord-Ouest contre le gouvernement du Canada. À la fin de cette même année, les sources thermales situées dans les montagnes Rocheuses près de la gare de Banff étaient ouvertes au public; c'était la première étape de la création au Canada d'un réseau unique et vaste de parcs nationaux.

Au cours des années, le terme « parc » a eu de nombreuses acceptions qui lui permettent de désigner aussi bien un petit jardin clos qu'une vaste étendue sauvage. Dès le Moyen-Âge en Europe, les parcs étaient des institutions reconnues, certains étaient très grands. La « Forêt nouvelle », dans le sud-ouest du comté de Hampshire en Angleterre, transformée en lieu de chasse gardée par Guillaume le Conquérant en 1079, et le grand parc de Windsor en offrent des exemples. Selon la première édition de l'encyclopédie Britannica publiée à Édimbourg en 1771, un parc est défini comme un vaste enclos réservé à la chasse des animaux sauvages en vertu d'une ordonnance ou d'une proclamation du roi.[1] Puisque ces premiers parcs servaient de lieux de chasse pour une minorité privilégiée, leur préservation était indispensable et par conséquent, ils ont favorisé la conservation de la faune indigène et de l'état sauvage qui lui est nécessaire. Hors de ces réserves on pratiquait habituellement une culture intensive des terres arables et la plupart des animaux sauvages y étaient donc menacés d'extinction.

L'idée de parc national

Heureusement, l'acception du terme « parc » est devenue encore plus large avec les années et, en Amérique du Nord, l'expression « parc national » désigne un terrain constitué en héritage public ou bien de l'État, afin de protéger à jamais des paysages exceptionnels, des lieux sauvages, des formations géologiques, des phénomènes naturels ou la flore et la faune du pays. Ces parcs ne sont plus des réserves privées, mais des lieux mis à l'usage et au profit des citoyens du pays auquel ils appartiennent. Depuis sa naissance vers la fin du XIX^{e} siècle, l'idée de parc national s'est propagée à tous les continents et la plupart des grands pays possèdent maintenant quelques parcs nationaux.

La création du premier parc national du Canada est redevable au fait que des législateurs perspicaces avaient compris qu'un phénomène naturel dans un paysage magnifique doit être entouré et géré dans un intérêt public plutôt que privé. La construction du premier chemin de fer continental avait amené à travers les plaines de l'Ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses, des centaines de jeunes gens pleins d'audace et d'ambition. Au milieu des cimes, certains d'entre eux ont découvert des sources thermales minérales jaillissant du flanc des montagnes. Cette trouvaille a donné lieu à des revendications contradictoires et attiré l'attention du gouvernement du pays. Placé devant la nécessité d'adjuger le droit de propriété et le privilège d'exploitation à l'un ou l'autre des particuliers, le ministre de l'Intérieur a préféré faire des sources thermales et des terres qui les entourent la propriété de l'État et permettre aux Canadiens et à leurs amis d'en user et d'en tirer le meilleur parti à un coût minimal. Il est intéressant d'analyser les événements qui ont précédé cette décision historique.

Premières explorations

Moins de dix ans avant la construction du chemin de fer, la région des Rocheuses était presque inconnue sauf pour les Indiens, les commerçants, les explorateurs et les quelques personnes qui avaient emprunté ses cols réputés infranchissables. Les premiers voyageurs tels David Thompson, Sir George Simpson, le père Pierre de Smet et James Hector, de l'expédition Palliser, nous ont légué des notes de leurs voyages. Pour les autres, à qui manquaient l'énergie et les ressources nécessaires pour organiser une expédition, les sommets imposants, les vallées profondes et les forêts primitives à l'ouest des grandes plaines, c'était l'inconnu, la sauvagerie, la forêt impénétrable.

Dès les premiers temps, la découverte de la mer de l'Ouest n'a cessé de hanter les explorateurs de l'Amérique du Nord. Ce n'est toutefois qu'au début du XIX^{e} siècle qu'a eu lieu la première percée de la partie centrale des Rocheuses canadiennes. En 1793, Alexander Mackenzie était parti du fort Chipewyan sur le lac Athabasca et, passant par les rivières Pine, de la Paix, Parsnip, Blackwater, Bella Coola et par le fleuve Fraser, il a atteint la côte du Pacifique.[2] En 1800, David Thompson et Duncan McGillivray, deux employés de la Compagnie du Nord-Ouest, ont traversé la partie est des Rocheuses en remontant la rivière Bow jusqu'à un endroit situé tout près de la municipalité actuelle d'Exshaw.[3] Quelques années plus tard, en 1807, Thompson, un voyageur inlassable, a traversé de nouveau les Rocheuses en partant cette fois de *Rocky Mountain House*, au nord du lac Windermere, où le fleuve Columbia prend sa source.[4] La réputation de Thompson comme explorateur grandit encore lorsqu'il découvrit et traversa au cours de l'hiver 1810-1811 le col Athabasca dont il atteignait le sommet en janvier 1811 pour y camper sur six mètres de neige. Par la suite, les commerçants de fourrures venant de la côte du Pacifique et allant à Fort Edmonton empruntaient chaque année ce passage.

La route tortueuse du col Athabasca, connue sous le nom de piste Athabasca, devait tomber en désuétude après la découverte du col Yellowhead au nord. Cette piste plus facile vers le Pacifique passe par le fleuve Fraser et semble être utilisée depuis 1826.[5] Au XX^{e} siècle, les sociétés ferroviaires Grand Tronc et *Canadian Northern Railway*, fusionnées depuis et devenues le Canadien National, ont construit leurs voies transcontinentales le long de ce col.

En 1841, Sir George Simpson, directeur de la Compagnie de la baie d'Hudson, a frayé une nouvelle route à travers la partie centrale des Rocheuses au cours de son voyage autour du monde. Le récit des voyages de Simpson constitue le premier rapport documenté d'une excursion à l'intérieur de la vallée de la rivière Bow à l'ouest de la ville actuelle de Banff.[6] Guidé par un Cri, Simpson a suivi une piste qui traversait le Trou du diable *(Devil's Gap)*, contournait le lac Minnewanka, suivait le cours de la Bow vers l'ouest, puis remontait le ruisseau Healy jusqu'à la ligne continentale de partage des eaux, endroit maintenant connu sous le nom de col Simpson.

Émerveillé par ces hautes régions montagneuses, Simpson exprime sa joie à la découverte de bruyères de montagnes. Voici la traduction de son récit :

> *En raison de la proximité des neiges éternelles, nous avons estimé que nous nous trouvions à sept ou huit mille pieds au-dessus du niveau de la mer et que les sommets voisins surplombaient nos têtes d'environ quatre mille pieds... Outre le paysage magnifique qui s'offre à mes yeux, j'ai trouvé ici un souvenir saisissant des collines de mon pays natal sous la forme d'une plante très voisine de la bruyère des hautes terres d'Écosse et cette découverte était d'autant plus étonnante que durant mes années de voyage, je n'ai jamais rien vu de tel en Amérique du Nord. Très intéressé à vérifier l'identité de la plante, j'en cueillis deux spécimens qui, à la suite d'un examen minutieux, se sont révélés différents de la bruyère brune authentique d'Écosse.*[7]

Dans ce même col, 80 ans plus tard, James Brewster, de Banff a découvert sur un tronc d'arbre tombé l'inscription « GS-JR 1841 ». Ce serait les initiales de George Simpson et de James Rowand, régisseur en chef de la Compagnie, qui dans la traversée des Rocheuses, l'accompagnait du fort Edmonton à la rivière Kootenay et aux comptoirs de la Compagnie sur le fleuve Columbia et la côte du Pacifique.

Voyages des missionnaires

Quatre ans après Simpson, le père Pierre de Smet, un missionnaire jésuite, franchissait les Rocheuses par le col White Man au cours de son voyage des territoires de l'Orégon vers les plaines de l'Ouest, où il comptait rendre visite aux Pieds-Noirs. Pour son retour à partir de Fort Edmonton, il emprunte le col Athabasca, puis le cours des rivières Athabasca, Whirlpool et Wood. En remontant la vallée de l'Athabasca, il s'arrête près de *Jasper House*, poste de traite de la Compagnie du Nord-Ouest. Il y reste plus de trois semaines au cours desquelles il baptise et marie les Indiens et où il jeûne en vue de perdre du poids avant un rude voyage à travers les montagnes. En remontant le col, son groupe croise des commerçants de fourrures de la Compagnie de la baie d'Hudson, dirigés par Edward Ermatinger et en provenance de Fort Vancouver.[8]

Un autre missionnaire, le révérend Robert T. Rundle, a décrit dans son journal la visite qu'il effectuait en 1847 à l'endroit où se trouve actuellement Banff. En 1841, il avait atteint la rivière Bow jusqu'aux Rocheuses et, six ans plus tard, ses guides indiens le conduisaient au pied du mont Cascade où il campa plusieurs jours.[9] Les témoignages de ces missionnaires et pionniers contiennent peu de renseignements scientifiques mais les récits de leurs voyages dans les régions primitives et sauvages qui font maintenant partie des parcs nationaux nous donnent un aperçu intéressant de leurs moyens de transport, de l'effort physique qu'ils devaient déployer et de l'importance de la pêche et de la chasse dans leur alimentation quotidienne.

L'expédition Palliser

Au début de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, l'expédition Palliser entreprend l'exploration scientifique de l'Ouest canadien y compris la région montagneuse au-delà des plaines. Le groupe avait reçu du gouvernement de la Grande-Bretagne le mandat d'explorer les Territoires du Nord-Ouest du Canada afin de déterminer les possibilités d'immigration et de colonisation et de découvrir éventuellement un itinéraire convenable pour la construction d'une route ou d'un chemin de fer qui traverserait les Rocheuses et relierait les postes et les colonies de l'ouest à ceux de l'est. Cette vaste entreprise était motivée, en partie, par les explorations effectuées au sud de la frontière par le gouvernement américain. En 1853, le président des États-Unis autorisait le secrétaire de la Guerre à effectuer des explorations et des levés pour découvrir l'itinéraire le plus pratique et le plus économique pour la construction d'un chemin de fer du fleuve Mississipi à l'océan Pacifique, ce qui relierait les États de la côte de l'Atlantique à ceux de la côte du Pacifique. Dans l'introduction de son rapport, le capitaine Palliser souligne que des groupes successifs formés par le gouvernement américain ont rédigé des rapports qui, lors de leur publication, formaient « douze grands volumes in quarto remplis d'une foule de précieux renseignements de tout genre sur la région et enluminés de dessins du paysage ».[10] Par contre, l'aspect physique de certaines régions de l'Amérique du Nord britannique entre la côte ouest du lac Supérieur et le lac Okanagan, au nord de la frontière, était bien connu, surtout celui de la région de la rivière Rouge où la colonie Selkirk s'était établie. Les vallées de l'Assiniboine et de la Saskatchewan Nord étaient également connues, car la Compagnie de la baie d'Hudson y avait établi des postes de traite. La région méridionale du pays le long de la Saskatchewan Sud demeurait relativement inconnue. Bien que Sir George Thompson eût raconté sa traversée des Rocheuses en 1841 et que James Sinclair eût conduit des groupes par le même passage en allant vers les territoires de l'Orégon sur la côte du Pacifique, on ne disposait d'aucun renseignement précis sur les difficultés qu'ils avaient rencontrées et les moyens de les éviter ou d'en venir à bout. Le capitaine Palliser avait pour mission d'explorer la région de l'Amérique du Nord britannique située entre le bras nord de la rivière Saskatchewan, la frontière, la rivière Rouge et les Rocheuses. Il devait aussi déterminer « s'il existait un ou plusieurs passages praticables à travers les Rocheuses, en territoire britannique, au sud de la route déjà connue entre les monts Brown et Hooker (col Athabasca) et pouvait également, s'il le désirait, continuer vers l'ouest après le passage des Rocheuses jusqu'à l'île de Vancouver ».[11]

Le capitaine Palliser, chef de l'expédition, avait pour associés le géologue James Hector, le lieutenant Thomas Blakiston, de l'Artillerie royale britannique, le botaniste Eugène Bourgeau et John W. Sullivan, qui faisait fonction de secrétaire de l'expédition. En 1857, on s'est limité à explorer les plaines de l'Ouest, mais en 1858, on poursuivait vers l'ouest jusqu'au-delà des Rocheuses. Des membres du groupe ont exploré la plupart des cols connus de la ligne continentale de partage des eaux, au nord de la frontière. En 1858 également, Palliser conduisit ses hommes de Fort Carlton à la rivière Bow et, par le col Kananaskis, jusqu'à la rivière Kootenay et il revint à Fort

Edmonton par le col Kootenay, situé plus au sud. L'année suivante, Palliser visite la région à l'ouest du col Kootenay Nord jusqu'au fleuve Columbia. Il se dirige ensuite vers la côte du Pacifique et atteint Fort Vancouver par le fleuve Columbia. De cet endroit, il vogue vers Fort Victoria sur l'île de Vancouver. Le lieutenant Blakiston mena une expédition dans les régions situées à l'est et à l'ouest des cols Kootenay nord et sud et dans le territoire faisant maintenant partie du parc national des lacs Waterton.

Découvertes de James Hector

Du point de vue des découvertes ultérieures dans les Rocheuses canadiennes, les explorations de James Hector (qui a obtenu par la suite le titre de Sir James) sont les plus intéressantes. En 1858, accompagné du botaniste Eugène Bourgeau, il remonte la rivière Bow au-delà de l'emplacement actuel de Banff.[12] Le 15 août, il établit un campement dans la « petite prairie » au pied de « la montagne d'où l'eau tombe » (*sic*, le mont Cascade). Un détour au sud-ouest par le col Vermilion le conduit aux rivières Vermilion et Kootenay, parcours qui, 50 ans plus tard, sera celui de la grand-route entre Banff et Windermere. James Hector remonte ensuite la rivière Kootenay vers le nord-ouest jusqu'à sa source, puis descend la rivière Beaverfoot jusqu'à la rivière Kicking Horse, ainsi nommée en raison de l'accident qui lui est arrivé. Voici la traduction de deux passages de la narration qu'il donne de cet accident qui est également à l'origine de la désignation de l'un des cols les plus célèbres et les plus fréquentés du Canada:

> *Le 29 août . . . Un peu en amont de cette chute, un de nos chevaux de somme, voulant éviter des arbres tombés, a sauté dans la rivière là où, heureusement, il y avait un coude; mais les berges étaient tellement escarpées qu'il nous a été très difficile de le sortir de l'eau. J'ai ensuite voulu rattraper mon propre cheval qui s'était éloigné alors que nous étions occupés à ramener le cheval de bât sur la berge. Il a rué et m'a frappé à la poitrine mais, heureusement, je m'étais suffisamment approché de lui pour ne pas subir toute la force du coup. Toutefois, je suis tombé et j'ai été inconscient pendant quelque temps. C'était fâcheux car nous n'avions aperçu aucune trace de gibier dans les environs et nous n'avions plus de nourriture; en outre, ma blessure nous empêchait d'aller plus loin, du moins ce jour-là. Mes hommes m'ont installé sous un arbre et je les ai tous envoyés chercher quelque chose à manger.*
>
> *Le 31 août. Après avoir parcouru un mille en venant du nord-ouest sur la rive gauche de la rivière, que mes compagnons avaient surnommée Kicking Horse à cause de mon accident, nous avons passé sur l'autre rive.*[13]

Au moment de l'accident l'expédition manquait de vivres. Elle dut vivre du gibier de la région et James Hector découvrit que les animaux sauvages étaient très rares à l'ouest de la ligne de partage des eaux et les provisions se bornaient à une faible quantité de pemmican. En remontant la rivière vers l'est, le groupe a traversé la ligne de partage des eaux. Au cours d'une halte de nuit dans le col Kicking Horse, Hector était sur le point de tuer un des chevaux pour le ravitaillement lorsque son guide indien, Nimrod, a fort heureusement ramené un orignal.

Ensuite, James Hector remonte la rivière Bow vers le nord, en suivant le chemin de la future grand-route entre Banff et Jasper, jusqu'à la rivière Saskatchewan Nord. Après un détour vers l'ouest jusqu'au lac Glacier, l'expédition descend la rivière Saskatchewan Nord jusqu'à *Rocky Mountain House*, puis jusqu'à Fort Edmonton. Au cours de la dernière partie du voyage dans les montagnes, le gibier était abondant et l'expédition a fait bonne chère.

Le guide Nimrod se rappelait avoir vu des troupeaux de bisons le long de la rivière Saskatchewan Nord bien à l'intérieur des montagnes avant leur disparition en même temps que d'autres espèces de gibier probablement au cours d'une épidémie.[14]

Au début de 1859, Hector quitte Fort Edmonton en hiver pour se rendre à *Jasper House* sur la rivière Athabasca. Ce voyage selon un itinéraire presque identique à celui qu'emprunte aujourd'hui le Canadien National s'est révélé très pénible. On a fait la majeure partie du trajet en raquettes et les provisions étaient placées sur des traineaux tirés par des chiens. Avant d'atteindre le poste de traite de la Compagnie de la baie d'Hudson, qui venait d'être réouvert, les membres de l'expédition ont dû passer l'Athabasca à gué avec de l'eau jusqu'à la taille par une température de -26° C le 31 janvier. Après cette traversée glaciale, ils atteignaient *Jasper House* à 22 heures où ils ont été accueillis par le commerçant de la Compagnie, M. Moberley. À partir de *Jasper House*, Hector et ses hommes ont effectué plusieurs excursions, dont la remontée des rivières Snake Indian, Whirlpool et Athabasca, au cours desquelles Hector nomme bon nombre de montagnes de la vallée de l'Athabasca aux environs de Jasper. Le voyage de retour à Edmonton a eu lieu entre le 16 février et le 6 mars de la même année.

En août 1859, Hector quitte le campement à Fort Old Bow pour effectuer son deuxième voyage dans la vallée de la rivière Bow. Cette année-là, l'expédition se dirige vers le nord, à partir d'une région située près de l'emplacement actuel de la station Lac Louise, traverse la rivière Pipestone et suit la vallée jusqu'au col Pipestone. Le groupe descend la rivière Siffleur jusqu'à la rivière Saskatchewan Nord, tourne vers l'ouest, explore les champs de glace à la source de la rivière Howse, traverse le col Howse et atteint le fleuve Columbia en descendant la rivière Blaeberry. Ensuite, Hector remonte le fleuve Columbia jusqu'à sa source et se rend à Fort Colville pour y rejoindre le capitaine Palliser. Au cours de ses deux années d'exploration, James Hector a parcouru des routes qui, longtemps après, seront empruntées pour la construction des voies ferroviaires et routières à travers les Rocheuses.

Les conclusions du capitaine Palliser

Dans son rapport au ministère des Colonies à Londres, le capitaine Palliser exprime l'avis que quatre cols peuvent se prêter à la construction de chemins à travers les Rocheuses permettant ainsi de relier les plaines de la Saskatchewan à la vallée du fleuve Columbia. Il s'agit des cols Kootenay Nord, Kananaskis, Vermilion et Kicking Horse. Il accorde la préférence au col Vermilion dont

l'ascension est la plus graduelle. Le capitaine Palliser ajoute que l'expédition a suivi une route connue pour relier les plaines de la Saskatchewan à la Colombie-Britannique sans traverser aucune partie du territoire américain, mais que les renseignements disponibles sur la région ne l'inciteraient jamais à préconiser la construction d'une voie de communication, uniquement en territoire britannique, pour réunir l'est du Canada à la côte du Pacifique.[15] Cette opinion devait heureusement être combattue maintes fois au cours des années ultérieures.

Retour de James Hector

Plus de 40 ans plus tard, Hector, portant désormais le titre de Sir James, revient dans les Rocheuses sur les lieux de ses explorations. En 1903, accompagné de son jeune fils Douglas, il part de Nouvelle-Zélande, traverse le Pacifique et vogue vers le Canada. Il est l'invité de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique à *Glacier House*, dans le parc national des Glaciers. Le 12 août, à son arrivée à l'hôtel, son fils tombe malade et est transporté à l'hôpital de Revelstoke où il meurt. Il est enseveli à l'ombre des montagnes qui entourent le fleuve Columbia et que son père avait explorées bien des années auparavant. La visite de James Hector est mentionnée dans le registre de *Glacier House* par Mme Charles Schäffer qui termine son récit de la tragédie sur cette note dont voici une traduction :

> *Ce soir-là, le père, le coeur trop lourd pour poursuivre son voyage et ses projets, se tourne vers l'ouest et s'embarque pour la Nouvelle-Zélande à bord du même navire qui les avait conduits tous deux sur le rivage canadien.*[16]

Avant son départ, Sir James s'est fait photographier en compagnie du célèbre alpiniste et vainqueur du Cervin, Edward Whymper, dont il venait de faire la connaissance.

Explorations au-delà des montagnes

Depuis le début du XIX^{e} siècle, la Compagnie de la baie d'Hudson et sa concurrente, la Compagnie du Nord-Ouest, avaient étendu le commerce des fourrures au-delà des montagnes de l'Amérique du Nord britannique. En 1821, la fusion des deux compagnies met fin à cette concurrence destructrice et la Compagnie de la baie d'Hudson, qui survit à cette fusion, s'étend jusqu'au Pacifique. L'établissement de postes le long des cours d'eau, dont le fleuve Columbia qui se jette dans l'océan Pacifique, créait un droit en faveur de la Grande-Bretagne sur la région désignée sous le nom de territoire de l'Orégon. Le traité de l'Orégon de 1846 fixe toutefois la frontière entre l'Amérique du Nord britannique et les États-Unis au 49^{e} parallèle, et bien qu'il reconnaisse que l'île de Vancouver fasse partie du territoire britannique, met fin à la souveraineté britannique dans la région de l'Orégon.

En 1843, la Compagnie de la baie d'Hudson avait construit Fort Victoria à l'extrémité sud de l'île de Vancouver.[17] En 1849, le gouvernement impérial de Londres, qui désirait coloniser au moins une partie de la côte du Pacifique, fait don de toute l'île à la compagnie en lui confiant la responsabilité de la coloniser.[18] A la suite de l'épuisement des mines d'or de Californie, des travailleurs du sud se tournent vers le nord, après la découverte d'or sur les rives du Fraser en territoire britannique. En août 1858, le gouverneur Douglas de l'île de Vancouver estime qu'il y a 10 000 chercheurs d'or dans la vallée du Fraser.[19] Préoccupé de l'afflux d'Américains en territoire britannique, le gouverneur Douglas prend de son propre chef des mesures pour réglementer l'exploitation minière et le commerce sur le continent. Le gouvernement impérial, quant à lui, veut faire des parties du continent qui lui appartiennent une colonie de la Couronne, ce qui est réalisé en août 1858. Plus tard, en 1866, les deux colonies sont réunies par une loi impériale du parlement de Londres.

Entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération

Vers 1860, les gouvernements britannique et canadien se préoccupent du besoin de communication entre la colonie de la Colombie-Britannique, l'île de Vancouver et les provinces du Haut et du Bas-Canada. La position sans défense des colonies de la Colombie-Britannique, séparées du reste du pays, privées de communication ferroviaire et situées le long de la frontière, pose également un problème. Parmi les propositions présentées au ministère des Colonies de Londres par les partisans de l'ouverture d'une voie de communication, citons l'achat des terres de la Compagnie de la baie d'Hudson à l'ouest de l'Amérique du Nord britannique, la création d'une nouvelle colonie de la Couronne et le prolongement du chemin de fer Grand-Tronc - Pacifique vers l'ouest jusqu'à la côte du Pacifique. Toutefois, ce n'est qu'après la réussite dans l'est du Canada du mouvement en faveur de l'union des colonies de l'Amérique du Nord britannique et la réalisation de la Confédération en 1867 que la perspective d'une liaison ferroviaire ou routière devient intéressante. En 1869, la Compagnie de la baie d'Hudson cède sa charte à Sa Majesté la reine d'Angleterre et la Terre de Rupert redevient un territoire de la Couronne. Par un arrêté impérial en conseil en 1870, la Grande-Bretagne cède la Terre de Rupert et les Territoires du Nord-Ouest au Dominion du Canada. La Compagnie conserve ses postes de traite et certains terrains spécifiques et continue de se livrer sur une grande échelle à la traite des fourrures et au commerce. Le Canada verse 300 000 livres sterling à la Compagnie en guise de dédommagement. Parmi les terres ainsi acquises, le Manitoba devient la cinquième province canadienne le 15 juillet 1870.

Projet de construction du chemin de fer transcontinental

En 1868, la colonie de la Couronne de Colombie-Britannique demande formellement d'être admise dans la Confédération. Le ministère des Colonies à Londres estime cependant que la Terre de Rupert et les Territoires du Nord-Ouest doivent faire partie du Dominion du Canada avant que la Colombie-Britannique puisse entrer dans la Confédération. À la suite de longues négociations dans lesquelles les questions financières jouaient un rôle prédominant, la Colombie-Britannique est admise dans la Confédération le 20 juillet 1871. En vertu des dispositions non financières de l'union, le Canada doit, dans les deux années qui suivent, entreprendre la construction d'un chemin de fer transcontinental et le terminer en dix ans. De son côté, la Colombie-Britannique s'engage à céder au Canada comme bien public des terres sur une bande ne dépassant pas 32 km de chaque côté de la voie pour la

construction d'un chemin de fer. En contrepartie, le Canada devra verser chaque année, à perpétuité, 100 000 $ à la province. L'article de l'entente du 7 juillet 1870 stipule à ce sujet :

> *Le gouvernement du Dominion s'engage à entreprendre simultanément, dans les deux années qui suivent la date de l'union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux montagnes Rocheuses et d'un point à choisir à l'est des montagnes Rocheuses vers le Pacifique, et à relier la côte de la Colombie-Britannique au réseau ferroviaire du Canada et, en outre, à achever la construction du chemin de fer dans les dix années qui suivent l'union.*[20]

Sanford Fleming, un Écossais qui avait acquis une grande expérience de la construction ferroviaire dans l'Est du Canada, est nommé ingénieur en chef des Chemins de fer du Canadien Pacifique. Il dresse pour le territoire concerné un plan de travail qui exige 21 équipes et 800 hommes. Walter Moberly, ingénieur torontois qui possède une vaste expérience de la construction routière en Colombie-Britannique, est nommé ingénieur régional. Moberly, qui a découvert le col Eagle dans le chaînon Gold, préconise la construction d'une route vers l'ouest qui passe par le col Howse, contourne un long méandre du fleuve Columbia, franchisse le col Eagle et se dirige vers la côte par le lac Shuswap, la rivière Thompson et le fleuve Fraser jusqu'à l'anse Burrard. Comme on peut s'y attendre, il présente un tracé avantageux de ce parcours. Roderick McLean, ancien ingénieur de l'*Inter-colonial Railway*, qui travaille en collaboration avec Moberly, suggère un autre chemin par le col Yellowhead, le long du lac Albreda et de la rivière Thompson Nord. En avril 1872, Sanford Fleming informe Moberly que le gouvernement a choisi la route qui passe par le col Yellowhead.

Le gouvernement, dont Sir John A. Macdonald est alors premier ministre, désire que le chemin de fer soit construit par une entreprise privée qui devrait recevoir à titre d'aide des terres que lui concéderaient les provinces concernées.

Deux groupes financiers de l'Est du Canada soumissionnent pour obtenir le contrat de construction; l'un est dirigé par Sir Hugh Allan, de Montréal, et l'autre par l'honorable David L. MacPherson, de Toronto. À la suite des élections fédérales de 1872 où le premier ministre Macdonald remportait la victoire, une charte est accordée à la société dirigée par Hugh Allan. Au cours de la session de 1873, les discussions sur la question ferroviaire entraînent la formation en grande hâte d'une commission royale. Le rapport de cette dernière révèle qu'avant les élections, le gouvernement conservateur dirigé par Macdonald avait accepté une aide financière importante d'Allan à des fins politiques. Ces révélations donnent lieu au « scandale du Pacifique » qui amène la démission de Sir John A. Macdonald en novembre 1873 et l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement libéral dirigé par Alexander Mackenzie. Le contrat de construction du chemin de fer est retiré et Mackenzie entreprend de trouver un remplaçant à Sir Hugh Allan. En raison des conditions offertes, personne ne soumissionne et le nouveau gouvernement décide de construire lui-même le chemin de fer par contrats accordés par le ministère des Travaux publics.

Construction du chemin de fer par le gouvernement

Le 1er juin 1875, le gouvernement entreprend la construction du chemin de fer à quelques kilomètres à l'ouest de Fort William. Les élections de 1878 se soldent par le retour au pouvoir d'un gouvernement conservateur dirigé par Macdonald, et Sanford Fleming, qui reçoit l'ordre de commencer la construction en Colombie-Britannique, recommande de suivre une route longeant la rivière Thompson et le fleuve Fraser jusqu'à l'anse Burrard. Un ingénieur américain renommé, Andrew Onderdonk, reçoit le contrat pour la construction de 204 km de voie ferrée le long du Fraser. Bénéficiant de l'appui financier d'un groupe d'Américains, il commence la construction du tronçon du Pacifique le 14 mai 1879.[21] La construction du chemin de fer des Grands Lacs vers l'ouest sous l'égide gouvernementale progressait très lentement bien que des lignes aient été jetées de Selkirk vers l'est ainsi que vers le sud afin de rejoindre un chemin de fer américain à la frontière, ce qui permettrait de relier Winnipeg à St. Paul. Vers 1880, en raison des problèmes posés par la cueillette de fonds pour financer la construction, le premier ministre Macdonald décide de confier la poursuite du travail à des entreprises privées subventionnées par le gouvernement du Canada. Il incite George Stephen, un marchand prospère de Montréal, également président de la *St. Paul, Minneapolis and Minnesota Railway*, à former un groupe pour l'achèvement de la voie transcontinentale canadienne. Les négociations débutent en avril 1880 et le contrat définitif est signé à Ottawa le 21 octobre 1880.[22] En février 1881, le premier ministre obtient l'accord du Parlement sur un projet de loi ratifiant un contrat qui accorde une subvention de 25 000 000 $ et de 10 117 361 ha de terrain et prévoit l'achèvement des tronçons du chemin de fer situés entre Selkirk et le lac Supérieur et entre Kamloops et Port Moody.[23] Ce groupe, constitué sous le nom de Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique, a entrepris de terminer et d'installer le chemin de fer à partir de la tête de ligne occidentale du *Canada Central Railway*, près de l'extrémité est du lac Nipissing jusqu'à Port Moody sur le fleuve Fraser, avant le 1er mai 1891.

Découverte du col Rogers

La nouvelle société décide de trouver une route plus au sud que le col Yellowhead pour la traversée des Rocheuses parce qu'elle croit qu'un emplacement plus proche de la frontière favoriserait les échanges. Sanford Fleming est alors en disgrâce et le major A.B. Rogers, ingénieur américain qui possède une vaste expérience dans le domaine de la construction de chemins de fer, est nommé responsable de la section ferroviaire des montagnes. Rogers reçoit la charge de découvrir la route la plus simple et la plus courte entre Savona Ferry en Colombie-Britannique et Moose Jaw dans les Territoires du Nord-Ouest. En mai 1881, il trouve dans les monts Selkirk le col qui portera son nom et, en juillet 1882, il se rend du fleuve Columbia, en empruntant le ruisseau Beaver, au sommet du col Rogers et dans la vallée de la rivière Illecillewaet. Voici la traduction d'un passage d'une lettre adressée par Rogers le 10 juillet 1883 au directeur général de la compagnie de chemins de fer, W.C. Van Horne :

Lundi, le 17 juillet 1882, accompagné de deux hommes Blancs et de trois Indiens, j'ai quitté le fleuve Columbia pour entreprendre un autre voyage dans les monts Selkirk en passant par le ruisseau Beaver. Le 24 juillet, j'ai découvert un passage praticable traversant le sommet, passage qui rejoint l'embranchement est de la rivière Illecillewaet et le 6 août, je suis revenu au campement.[24]

À la suite d'un examen minutieux de la vallée de la rivière Bow par le major Rogers, le col Kicking Horse, découvert par James Hector en 1858, est choisi comme route pour la construction du chemin de fer à travers les Rocheuses. En novembre 1882, Rogers établit le tracé définitif de la voie qui va vers l'est du sommet du col Kicking Horse sur une distance de 64 km et vers l'ouest, sur 13 km, ce court tronçon parcourant la région du fleuve Columbia, où le travail de construction est particulièrement difficile. Les levés définitifs dans la vallée Kicking Horse sont terminés en 1883.[25]

Les montagnes Rocheuses sont franchies

Alors que la construction du chemin de fer dans les Prairies progresse à une vitesse étonnante et que la voie ferrée atteint Calgary en août 1883, le doute subsiste dans les cercles gouvernementaux quant aux avantages qu'offre la route des cols Kicking Horse et Rogers par rapport à celle du col Yellowhead. Sanford Fleming, qui avait été ingénieur en chef du chemin de fer pour le gouvernement de 1871 à 1881, est chargé d'examiner le nouvel emplacement et de rédiger un rapport. En août 1883, Fleming quitte port Arthur en compagnie de son fils Sanford et de G.M. Grant, recteur de l'université Queen's à Kingston. Ils voyagent en train jusqu'à Calgary et vont en voiture au col Kicking Horse. Du sommet du col vers l'ouest, la route est très accidentée. Ils descendent la rivière Kicking Horse au-delà de l'emplacement actuel de Field, parcourent à cheval et à pied le sinueux canyon qui suit, jusqu'au fleuve Columbia, où ils rejoignent le major Rogers.[26] Ce dernier guide le groupe au col Rogers et descend avec eux la rivière Illecillewaet jusqu'au canyon Albert par un sentier aménagé à leur intention. L'expédition traverse ensuite avec peine la région très sauvage qui la sépare du fleuve Columbia, où un groupe en provenance de Kamloops les rejoint. Fleming et ses compagnons poursuivent leur route vers la côte en passant par le col Eagle, Kamloops et le fleuve Fraser. L'expérience réussie de Fleming avait pour la première fois amené des gens à parcourir l'itinéraire choisi pour la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique et dissipa les doutes sur l'opportunité du choix de l'emplacement de la voie.[27] Un compte rendu détaillé de l'expédition de Fleming se trouve dans son livre « England and Canada, a Summer Tour between Old and New Westminster ».

Une fois le chemin à travers les Rocheuses et les Selkirk fermement tracé, la construction du chemin de fer dans les montagnes bat son plein. À la fin de 1883, la voie touche à Laggan, qui porte à présent le nom de station du lac Louise, et en juin 1884, elle atteint Field plus à l'ouest en Colombie-Britannique. La compagnie avait acheté les lignes ferroviaires déjà en service entre Montréal et Ottawa et entre Ottawa et Callander. Vers la fin de 1885 est complété le tronçon entre Callander et Fort William près du lac Supérieur dont la construction fut difficile, et son exploitation débute le 2 novembre.[28] Le 7 novembre 1885, le dernier crampon du tronçon en montagne est posé à la station Craigellachie dans le col Eagle, en Colombie-Britannique, et une ligne ininterrompue entre Montréal et Port Moody en Colombie-Britannique est achevée. L'année suivante, elle est prolongée à l'ouest jusqu'à un nouveau terminus, Vancouver. L'achèvement de la voie principale quatre années et demie avant la date promise était tout un événement. Le lien si longtemps désiré entre la côte du Pacifique et les provinces de l'Est du Canada est noué. De plus, au cours des années ultérieures, la voie ferrée permet la colonisation de nombreuses régions du pays, favorise le commerce et la poursuite de la prospérité.

L'exploration scientifique

L'achèvement rapide du chemin de fer transcontinental avait encouragé l'exploration et la recherche scientifiques dans l'Ouest canadien. Au début des années 1880, le ministère de l'Intérieur, alors responsable de la gestion des terres de l'État dans les Territoires du Nord-Ouest, parraine des études topographiques et géologiques intensives. On découvre l'emplacement et l'étendue des grandes richesses naturelles du pays et aussi les endroits favorables au tracé des routes. En 1882, des groupes chargés d'établir des levés topographiques se répartissent le territoire de Winnipeg jusqu'au pied des Rocheuses. Les premiers levés géologiques dans l'Ouest canadien sont établis en 1881 par George M. Dawson, et au cours des cinq années suivantes, des explorations intensives se poursuivent dans les Rocheuses sous la conduite de G. Dawson, de J.B. Tyrell, de James White et de R.J. McConnell. En 1881, Dawson et McConnell découvrent sur le versant est des Rocheuses d'importants gisements de charbon qui, dans les années subséquentes, permettront l'aménagement d'industries à Canmore et à Banff. À partir des données recueillies lors de ces études, Dawson dresse, en 1886, une carte géologique d'une partie des Rocheuses où se trouve maintenant le parc national de Banff. La nouvelle de la présence de minerais dans les montagnes attire une foule de prospecteurs, de mineurs, de promoteurs et d'entrepreneurs désireux de profiter de l'exploitation des ressources naturelles disponibles. On accorde de nombreuses concessions minières et plusieurs demandent l'autorisation de couper le bois des hautes forêts denses qui couvrent de nombreuses vallées. Ce déferlement d'êtres humains s'accompagne de certaines des plaies de la civilisation. Ainsi, des incendies de forêt ravagent les pentes inférieures dans les régions situées le long de la voie ferrée.

En 1881, deux années avant que des rails atteignent Banff, on découvre des gisements de cuivre et d'argent à proximité du mont Castle, appelé aujourd'hui mont Eisenhower. Selon une légende régionale, Joseph « Joe » Healy avait acheté le minerai d'un Indien et l'avait apporté à Calgary et à Fort Benton au Montana. En 1883, avant la construction du chemin de fer, des mineurs en herbe arrivaient sur les lieux et établissaient une agglomération de tentes et de baraques qui grandissait à vue d'oeil. Connu sous le nom de Silver City, le village groupait à son apogée une population de plus d'un millier de personnes. Les bâtiments, pour la plupart en bois rond, servaient de quartiers à des magasins, des hôtels, une boulangerie, un salon de coiffure, des pensions et des

restaurants.[29] À un certain moment, quatre mines étaient exploitées. On avait vendu des actions d'une fausse mine d'or, un souterrain intentionnellement saupoudré de poussières d'or, et les fraudeurs s'étaient enfuis avec les recettes avant la découverte de leur méfait. En 1884 et 1885, des agents de la Direction des levés topographiques se sont mis à l'oeuvre au lotissement de Silverton et les possibilités d'exploitation des gisements de cuivre et d'argent se sont alors révélées inexistantes. La plupart des gens quittèrent l'endroit pour participer à une nouvelle ruée près de Golden en Colombie-Britannique.[30] Un habitant de l'agglomération initiale, James Smith, mieux connu sous le surnom de « Joe », est demeuré seul dans la ville déserte pendant plus de 50 ans. En 1937, Smith, alors âgé de 86 ans, se laissa convaincre de quitter la maison où il avait vécu durant 54 ans. Malheureusement, il vécut un mois à peine dans sa nouvelle demeure, l'hospice Lacombe à Midnapore. Dans un rapport officiel adressé à Ottawa, le directeur du parc national de Banff soumettait l'avis que Smith n'avait vraisemblablement pas pu s'adapter au changement brusque de son mode de vie. En 1938, la direction du parc détruisait les derniers vestiges de Silver City.

Découverte des sources thermales

À mesure que la construction du chemin de fer progresse au-delà de Calgary et se poursuit dans les collines jusqu'aux montagnes, un monde nouveau s'offre aux travailleurs qui y participent. Venus de régions aussi éloignées que les provinces de l'Atlantique et sans doute attirés par l'aventure dans la grande nature, nombre d'entre eux s'adonnent à la prospection et à la chasse durant leurs loisirs ou leurs jours de congé. Un jour frais de novembre 1883, un contremaître, Frank McCabe, et un de ses ouvriers, William McCardell, découvrent les sources thermales maintenant connues sous le nom de *Cave et de Basin*. Le jour de leur découverte, le 8 novembre selon McCabe, ils quittent Padmore en draisine sur la nouvelle ligne et traversent la rivière Bow sur un radeau grossier pour aller examiner le pied du mont *Terrace* (appelé aujourd'hui mont *Sulphur*).[31] À cet endroit, ils se trouvent soudainement face à un bassin alimenté par une source d'eau chaude et découvrent aussi la source de la grotte à laquelle ils accèdent par un trou dans la voûte. Quelques semaines plus tard, McCardell construit une cabane rudimentaire à proximité des sources et il s'y rend de temps à autre au cours de l'hiver suivant en compagnie de McCabe et parfois de son frère Tom. Au cours d'une excursion dans le voisinage des sources, McCabe et McCardell remarquent les vapeurs s'échappant d'un flanc de la vallée de la rivière Spray. Ils imaginent la présence d'autres sources d'eau chaude, mais abandonnent leur recherche probablement en raison du mauvais temps. Toutefois McCardell affirme avoir vu par la suite la source supérieure ou source « chaude » mais il n'a laissé aucune preuve de sa découverte.

Plusieurs années après la découverte des sources thermales Cave et Basin, William McCardell rédige un compte- rendu de sa découverte à laquelle il associe le nom de son frère Thomas. Cette référence n'est pas corroborée par les rapports contenus dans les dossiers de l'ancien ministère de l'Intérieur. Thomas McCardell témoigne lors de l'enquête publique, qui a lieu à Banff en 1886, sur les réclamations des prétendus découvreurs. Il informe le Commissaire de n'avoir pas fait de réclamation et que si réclamation il y avait, c'était en tant que commanditaire.

La nouvelle de la présence des sources thermales se répand très rapidement parmi les travailleurs de la construction. Paradoxalement, McCabe et McCardell ne cherchent pas à protéger leurs intérêts dans cette découverte ni à en tirer profit jusqu'au moment où d'autres ouvriers travaillant dans la région construisent des cabanes et utilisent les sources au pied de la montagne et en flanc de montagne. En octobre 1884, l'un des plus entreprenants de ceux-ci, David Keefe, grâce à un renseignement de McCabe, découvre la source en flanc de montagne et aménage un sentier qui surplombe la rivière Spray. En 1884 et 1885, Theodore Sebring George Whitman et Frank McCabe construisent des cabanes près de la source en flanc de montagne. Les travailleurs qui participent à la construction du chemin de fer sont relativement jeunes. McCabe et McCardell sont tous deux âgés de 26 ans lorsqu'ils découvrent les sources. Frank McCabe est né en Nouvelle-Écosse et s'est installé au Manitoba en 1880. Quant à William McCardell, originaire de Stratford en Ontario, il travaillait à la construction de chemins de fer au Manitoba et dans les Prairies depuis 1882 avant de faire la connaissance de McCabe en 1883 et de devenir son compagnon de travail. L'erreur qu'ils ont commise de ne pas revendiquer la propriété de leur découverte dès le début peut être attribuée à plusieurs facteurs. Tout d'abord, ils n'ont pas reconnu les possibilités touristiques des sources thermales. En outre, ils ne disposaient pas du capital nécessaire pour exploiter leur découverte. Plus tard, lors de l'enquête, McCabe a témoigné que selon les renseignements fournis par un intermédiaire, il fallait effectuer un levé avant de pouvoir jalonner la région des sources comme concession minière. Comme il n'existait aucun levé des terrains avoisinants et aucun point de repère, le coût d'un levé de Morleyville aux sources, ce qui représente une distance de 32 km, dépassait leurs moyens.

Revendications de propriété

En 1885, stimulé par le fait que d'autres personnes avaient l'intention de réclamer des droits sur les sources, McCabe revendiquait enfin un titre de propriété sur sa découverte. Cette demande est faite sous la forme d'une lettre adressée le 20 mars au ministre de l'Intérieur à Ottawa, au nom de McCabe, McCardell, Archie McNeil et C.W.H. Sansom.[32] Quelques jours plus tard, le ministre reçoit une lettre datée du 27 mars, de Theodore Sebring, qui prétend avoir découvert la source en flanc de montagne près de laquelle il a construit une maison. McCabe est évidemment au courant de la réclamation de Sebring puisque le 18 mai, il adresse une autre lettre au ministre afin de contester le droit de Sebring et d'affirmer le sien en raison de l'antériorité de sa découverte. Ces lettres, dont le sous-ministre adjoint de l'Intérieur accusait réception, incitent le ministère à envoyer un agent sur les lieux. Cette inspection est effectuée par J.M. Gordon, agent des terres fédérales à Calgary, qui fait parvenir un rapport à Ottawa le 23 juin 1885. Sa description des sources, la première qu'ait reçue le ministère à Ottawa, vaut la peine d'être lue. En voici une traduction :

> *J'ai immédiatement visité les sources qui, selon mes calculs, se situent dans la moitié est de la*

section 28, canton 25, rang 12, à l'ouest du cinquième méridien. Il y a deux sources qui ne sont séparées que par un mur de roc. L'une coule au grand air dans un bassin d'environ 15 pieds de diamètre. L'autre se trouve à l'intérieur d'une grotte et pour l'atteindre, il faut monter environ 40 pieds le long de la colline et descendre environ 45 pieds par une petite ouverture.

L'eau de cette deuxième source est recueillie dans un bassin d'approximativement 25 à 30 pieds de diamètre et d'une profondeur d'environ 3,5 pieds. L'eau des deux sources est très imprégnée de soufre, surtout celle de la source extérieure. À mon avis, la température de l'eau est d'environ 90 degrés.

Tout le monde dans le voisinage des sources reconnaît que Frank McCabe et son associé, William McCardell, les ont découvertes et, bien qu'ils ne les aient peu ou pas mises en valeur, ils semblent être en droit d'en réclamer la propriété. En ce moment, aller aux sources n'a rien de bien agréable car il faut marcher environ trois milles sur un parcours difficile jusqu'à la rivière Bow, traverser cette rivière sur un petit radeau de bois et marcher à nouveau à peu près trois quarts de mille dans une région où se trouve un marécage où l'eau monte jusqu'à la cheville. Le terrain près des sources offre un nombre illimité d'emplacements pour la construction d'édifices de toutes sortes et, avec les fonds nécessaires, cet endroit pourrait devenir très attrayant. Je joins une déclaration de McCabe relative à sa revendication de propriété des sources.[33]

Cession des droits sur les sources

Le 25 août, le sous-ministre de l'Intérieur reçoit une lettre de Calgary, expédiée par D.B. Woodworth, député de Kings en Nouvelle-Écosse, qui recommande d'accorder toute l'attention nécessaire à la demande de McCabe de reconnaître ses droits de propriété sur les sources. On devait s'apercevoir que les recommandations de Woodworth n'avaient rien d'altruiste : le 31 août, il déposait devant l'agent des terres fédérales à Calgary un acte de cession par McCabe et McCardell de tous leurs droits sur les sources contre une somme de 1500 $. Dans un télégramme adressé le 9 septembre au ministre de l'Intérieur à Ottawa, McCabe et McCardell désavouent cette cession que McCabe avait signée en son propre nom et au nom de McCardell. Afin de prouver le bien-fondé de leurs réclamations, les découvreurs ont ensuite recours aux services d'un avocat de Calgary, J.A. Lougheed, qui les aide à rédiger des déclarations, qu'ils remettent à l'agent des terres fédérales à Calgary. Dans ces documents, McCabe affirme qu'il avait été conduit à céder ses droits sur les sources par suite d'une manoeuvre qui l'avait induit en erreur et sans savoir la portée de son geste et que Woodworth ne lui avait versé aucune somme d'argent ni d'autre indemnité. Quant à McCardell, il rappelle qu'il n'a pas signé la cession en faveur de Woodworth et ajoute que ni McCabe ni personne n'est habilité à signer pour lui.

Recommandation en vue de la création d'une réserve publique

Une autre revendication des droits sur les sources provient de David Keefe dans une lettre adressée le 27 août 1885 à l'agent des terres fédérales à Calgary. L'auteur prétend avoir découvert la source à flanc de montagne. Cette réclamation est soumise au surintendant des Mines, William Pearce, qui s'était rendu à Calgary en raison de ses fonctions au sein du Conseil des terres fédérales. Pearce informe Keefe qu'il n'existe aucun règlement concernant l'acquisition de titres de propriété sur des sources d'eau chaude parce qu'elles ne sont ni des terres agricoles ni des mines. Sur le conseil de Pearce, Keefe présente alors au ministre de l'Intérieur la demande officielle d'être reconnu comme découvreur.

À la fin de l'été 1885, les agents du ministère de l'Intérieur à Ottawa étudient sérieusement la possibilité de garder les sources thermales à l'écart de l'exploitation privée. À la fin de juillet et au début d'août, le sous-ministre A.M. Burgess correspond avec Charles Drinkwater, secrétaire de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique. Drinkwater incite vivement le gouvernement canadien à adopter des mesures semblables à celles du gouvernement américain pour protéger les sources thermales de l'Arkansas.[34] Des députés qui avaient visité Banff au cours de l'été, notamment James Trow et l'honorable P. Mitchell, recommandent la formation d'un parc public pour la préservation des sources. Le 11 septembre, le sous-ministre intérimaire John Hall demande à l'arpenteur général de prendre les mesures nécessaires pour déterminer les quatre zones terrestres qui pourraient le mieux protéger les sources de Banff. Cette demande est promptement agréée et P.R.A. Bélanger, qui travaille pour l'arpenteur général, doit quitter son poste à Morleyville et se rendre à Banff. Du 21 septembre au 10 octobre, il effectue le premier arpentage des sources à trois endroits différents et recueille des renseignements qui permettent d'avoir une idée précise des terrains environnants.

Le premier ministre John A. Macdonald est déjà au courant de la controverse qui entoure l'attribution des découvertes lorsqu'il reçoit une lettre à ce sujet de l'honorable P. Mitchell, député de Northumberland.[35] Le 16 octobre, dans une lettre adressée au sous-ministre Burgess, Macdonald dit espérer que les responsables aient soigneusement veillé à garder en réserve les sources thermales de Banff ainsi que toutes les terres adjacentes, et exprime le désir que personne ne s'en empare et qu'on empêche quiconque de s'en emparer. L'honorable Thomas White qui, au début d'août 1885, avait remplacé l'honorable David L. Macpherson comme ministre de l'Intérieur, visite Banff en octobre au cours d'un voyage dans l'Ouest canadien. Le 23 octobre, il adresse de Calgary une lettre de conseil à son sous-ministre, lettre dont voici un extrait :

> *Mon cher Burgess, je viens de visiter les sources thermales de Banff et j'ai décidé qu'il importe de transformer en réserve, par un arrêté en conseil, les zones où se trouvent les sources et celles qui les entourent. Je vous fais parvenir une note de service que M. Pearce a rédigée pour moi et je désire que vous prépariez une recommandation à l'intention du Conseil pour*

réserver ces zones. Il importe que ces mesures soient prises sans délai. Nous étudierons à mon retour la question de ce que nous ferons ensuite de ces terres.[36]

Création de la réserve des sources thermales
Une proposition dûment rédigée est présentée au Conseil privé et le 25 novembre 1885, l'arrêté en conseil nº 2197 est approuvé. Les dispositions prévoient qu'une étendue d'un peu plus de 36 km^2 située sur le versant nord du mont Sulphur est consacrée à la création d'un parc. La clause décisive de l'arrêté en conseil se traduit comme suit :

Il plaît à son Excellence le gouverneur général en conseil d'ordonner par les présentes, sur l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada et avec son approbation, à la suite de la découverte de plusieurs sources thermales minérales près de la gare de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique à Banff dans le district provisoire de l'Alberta, Territoires du Nord-Ouest, sources qui promettent d'être très salutaires pour le public, et afin que la Couronne soit investie du pouvoir d'administrer judicieusement les terrains adjacents aux sources, que lesdits terrains situés dans la région qui comprend les sources et les terres contiguës soient préservés de toute vente, colonisation ou appropriation, soit toutes les zones 13, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28, ainsi que les parties des zones 34, 35 et 36 situées au sud de la rivière Bow et à l'intérieur du canton 25, rang 12, à l'ouest du cinquième méridien.

Les sources thermales de Banff font dès lors partie des biens de l'État et ne peuvent devenir propriété ou exploitation privées. Au cours des années suivantes, les mesures prises par le gouvernement seront en général cordialement accueillies mais décevront amèrement ceux qui revendiquaient leurs droits de découvreurs. Le sénateur et ministre de l'Intérieur, James Lougheed, qui portera plus tard le titre de Sir James, écrit à l'honorable Thomas White au nom de McCabe et McCardell et propose que le gouvernement leur verse une indemnité pour leurs frais de déplacement et de séjour, pour la perte de temps qu'ils ont subie et pour l'entretien d'une maison qu'ils avaient construite près des sources afin de protéger leurs intérêts. Au cours d'un voyage dans l'Ouest canadien, Lougheed rencontre le ministre et est informé qu'il est peu probable que le ministère de l'Intérieur accorde jamais aux découvreurs ou à leurs représentants, un droit sur les sources.

Un homme politique hardi de Nouvelle-Écosse, D.B. Woodworth, avait également écrit au ministre pour l'informer de ses droits sur les sources, droits qu'il prétendait avoir achetés à McCabe et McCardell. Dans sa lettre, il attire l'attention sur les dépenses qu'il a encourues pour la mise en valeur des sources, notamment par l'achat d'un immeuble destiné à servir d'hôtel, l'achat de matériaux pour la construction d'un traversier sur la rivière Bow et par l'ouverture d'une route vers les sources. La réponse de White le 19 décembre 1885 est importante du point de vue politique. Le ministre informe Woodworth qu'il ne reconnaît l'existence d'aucun droit de découverte sur les sources thermales de Banff. Cependant, il est tout disposé à admettre « qu'il faut tenir compte des personnes qui revendiquent la découverte et qui ont encouru des dépenses en croyant que celles-ci leur assureraient un droit de propriété sur les sources ».[37] Woodworth fait appel au premier ministre John A. Macdonald dans une lettre le 23 janvier 1886 à laquelle il joint un court exposé des motifs de ses revendications et où il demande la permission de défendre sa cause lui-même devant le Conseil des ministres. Il présente aussi au ministre une réclamation de 4397 $, montant qu'il estime avoir dépensé pour la mise en valeur des sources Cave et Basin.

Ouverture d'une enquête publique
Sous la pression des demandes d'indemnité, le ministère de l'Intérieur ouvre une enquête sur les réclamations relatives aux sources. Le 7 février 1886, le sous-ministre Burgess envoie un télégramme à J.A. Lougheed à Calgary pour lui demander s'il désire présenter au ministère des documents en faveur de ses clients McCabe et McCardell. L'avocat répond que ces derniers sont dans les montagnes, ce qui pourrait retarder l'obtention et l'envoi d'affidavits. En outre, il informe Burgess que, plusieurs mois avant la cession de leurs droits de propriété sur les sources par McCabe à Woodworth, McCabe et McCardell avaient aussi cédé la moitié de leurs droits sur leurs découvertes à William Hall et James Grierson, Hall ayant consigné cet acte de cession au bureau du greffier des terres à Calgary. Le 22 février, Lougheed envoie une longue déposition sous serment de McCardell où le découvreur nie avoir, en quelque manière, autorisé McCabe à vendre pour lui à Woodworth ses droits sur les sources. Les dossiers du ministère indiquent qu'avant qu'il n'obtienne de McCabe la cession des droits sur les sources thermales, Woodworth avait conclu un accord verbal par lequel il s'engageait à partager ces droits avec McCabe, McCardell, Hall, Grierson et R.R. Fitch, ce dernier étant son représentant sur les lieux. Ayant ainsi respecté ce qu'il considérait comme les droits de McCabe et McCardell, Woodworth avait entrepris des travaux qu'il avait confiés à Fitch. Ce dernier s'installait près des sources et, avec l'aide de McCabe, établissait le tracé d'une route depuis la voie ferrée jusqu'à la rivière Bow. On achetait un immeuble à Silver City pour le déménager près des sources et l'utiliser comme hôtel. En outre, Woodworth obtenait du gouvernement territorial l'autorisation d'exploiter un traversier sur la rivière Bow, achetait des câbles d'acier pour le maniement du traversier et chargeait Fitch de recruter de la main-d'oeuvre pour la construction d'une route carrossable de la rivière aux sources.

Les associations conclues par McCabe et sa cession des droits de McCardell sur les sources avaient eu lieu en l'absence de ce dernier qui avait quitté Banff pour aller travailler en Colombie-Britannique. Devant l'insistance de son frère Tom, McCardell revient à Banff et tous deux rencontrent Woodworth. Cette entrevue, organisée par Woodworth, a lieu dans une cabine appartenant à Fred et Ben Woodworth, près de la gare de Banff au pied du mont Cascade. Le but de cette réunion était évidemment d'inciter William McCardell à reconnaître qu'il avait accordé à McCabe l'autorisation de céder ses droits. Au cours de cette rencontre qui avait lieu le soir, Fitch, l'agent de Woodworth, un inconnu pour McCardell, se cachait derrière un rideau. Les récits ultérieurs de l'entre-

vue sont contradictoires, McCardell, d'une part, niant qu'il ait jamais autorisé McCabe à céder pour lui ses droits sur les sources, et Fitch, d'autre part, affirmant dans une déclaration sous serment que McCardell avait admis avoir donné à McCabe la lettre nécessaire à cette autorisation.

Audiences publiques à Banff

En avril 1886, le surintendant de mines William Pearce reçoit l'instruction verbale du ministre de l'Intérieur de mener une enquête sur toutes les réclamations de terres situées à proximité des sources thermales de Banff. Pearce avait des relations avec le Conseil des terres fédérales à Winnipeg et connaissait très bien les problèmes des terres dans les Territoires du Nord-Ouest. L'avis préalable de l'enquête est publié dans le « Herald » de Calgary et les dates des audiences, qui ont lieu à Banff les 8 et 9 juillet 1886, sont choisies pour convenir à D.B. Woodworth qui désire retourner en Nouvelle-Écosse après la prorogation de la session parlementaire avant de revenir dans l'Ouest.[38]

Au total, 14 témoins se présentent et les demandes de dédommagement ou de reconnaissance d'autres requérants sont étudiées. Comme Woodworth, l'un des principaux intéressés, participe activement à l'enquête, McCabe et McCardell remettent leur cause aux mains de J.A. Lougheed. Avant d'entendre les témoignages, Pearce, en qualité de commissaire, fait une lecture sommaire à l'auditoire de toutes les lettres et affidavits relatifs au droit de propriété sur les sources qui ont été versés aux dossiers du ministère de l'Intérieur jusqu'en février 1886 et depuis ce mois. Certaines dépositions sous serment permettent de faire d'intéressantes études de caractère ou de manque de caractère des témoins et démontrent que l'art de brasser des affaires était déjà poussé en 1886.

Témoignages des requérants

Le premier témoin, et celui qui demeurera le plus longtemps à la barre, est Frank McCabe. Il raconte que, né en Nouvelle-Écosse, contremaître à la construction du chemin de fer, il avait découvert avec McCardell les sources thermales Cave et Basin. Il reconnaît avoir conclu un contrat d'association avec William Hall et James Grierson avant de céder ses droits et ceux de McCardell au député D.B. Woodworth. Il se justifie en déclarant que McCardell lui avait envoyé une lettre l'autorisant à « faire son possible avec les sources » mais il admet n'avoir reçu aucune procuration de lui. C'est invraisemblable, mais McCabe affirme en outre qu'il a signé le contrat sans en lire le contenu, à la demande de Woodworth, il a signé aussi pour McCardell et que, même si le document accusait réception de la somme de 1500 $, il n'a jamais reçu un sou de Woodworth.[39] Le témoignage de McCabe contient une révélation intéressante : l'homme affirme qu'il n'a pas autorisé l'insertion des noms d'Archie McNeil et C.W.H. Sansom à côté de son nom et de celui de McCardell dans sa lettre du 20 mars 1885 au ministre de l'Intérieur. Il explique qu'à l'origine, il avait rédigé le brouillon d'une lettre au ministre pour lui demander, en son nom et celui de McCardell, de leur céder les sources situées au sud-ouest de Banff. Plus tard, il confiait son brouillon à McNeil, un menuisier de Calgary pour qu'il le mette au propre et jette la lettre à la poste. Évidemment McNeil a saisi l'occasion pour ajouter son propre nom et, quant à y être, celui d'un ami, complètement inconnu de McCabe.

William McCardell déclare dans son témoignage qu'il avait travaillé pour plusieurs entrepreneurs de construction ferroviaire au cours de l'automne de 1883 avant d'être sous la direction de McCabe. Il confirme que McCabe et lui ont découvert les sources thermales Cave et Basin le 8 novembre 1883 alors qu'ils faisaient de la prospection et que par la suite il avait construit une cabane près des sources avec des matériaux achetés à Calgary. Sur les renseignements fournis par McCabe et par son frère Thomas, il avait gravi le versant de la montagne en partant de la vallée de la rivière Spray jusqu'à la source en montagne ou source chaude en décembre 1883 ou en janvier 1884. McCardell explique aussi que McCabe et lui avaient abandonné toute tentative d'obtenir les sources en concession minière parce qu'ils n'avaient pas assez d'argent pour défrayer l'arpentage nécessaire à une description précise du terrain revendiqué. Lors de l'interrogatoire, il admet que McCabe a conclu un contrat d'association avec Hall et Grierson sans son consentement écrit ou sa signature et que McCabe a également signé son nom sur la cession des droits sur les sources en faveur de D.W. Woodworth sans son autorisation écrite. Il reconnaît par ailleurs que dans une de ses lettres à McCabe, il lui avait recommandé de faire de son mieux pour mettre les sources en valeur.

William George Hall témoigne qu'en 1883, il était employé par la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique comme chef de train à l'extérieur de Calgary et que durant les étés de 1884 et 1885, il était conducteur de trains de passagers entre Medicine Hat et Laggan. Il avait appris par McCabe l'existence des sources thermales de Banff en 1884 et, comme il connaissait quelque peu la valeur commerciale des sources thermales de l'Arkansas, il avait tenté d'obtenir une part dans les sources de Banff. Il raconte qu'il a conclu une association avec McCabe et James Grierson en mai 1885 et qu'il a versé le contrat au Bureau des titres de biens-fonds à Calgary. En juin 1885, il a rencontré le sous-ministre de l'Intérieur à Ottawa comme représentant de McCabe et McCardell et en août 1885, il s'entretenait avec D.B. Woodworth à qui il donnait des renseignements sur les sources thermales. Par l'entremise de Woodworth, il fait la connaissance de R.R. Fitch qui lui est présenté comme le député MacDougall. Il apprenait ensuite du docteur Brett, médecin de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique, qu'il n'existait pas de député nommé MacDougall au Parlement. Woodworth s'était proposé d'élargir le groupe de mise en valeur des sources en y ajoutant Fitch. Mais, avant que cette proposition ne fût adoptée par écrit, Hall apprenait que Woodworth avait obtenu de McCabe la cession de ses droits et de ceux de McCardell. En conflit avec Woodworth, Hall accusait ce cernier d'être responsable de son renvoi de la compagnie de chemins de fer.

David Keefe, un autre requérant, raconte pour sa part qu'il travaillait comme contremaître de section à la construction du chemin de fer depuis 1884 et qu'il tenait une pension dans la maison de section de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique près de la gare de Banff. En juillet 1884, il apprend par McCabe l'existence des sources thermales, et après s'être construit un radeau, traverse la rivière Bow et va aux sources thermales Cave

et Basin en compagnie d'autres personnes. Il déclare en outre avoir découvert la source chaude en montagne en octobre 1884, en suivant le filet d'eau vers son origine. Par la suite, il a ouvert un chemin vers les sources et aménagé un traversier sur la Bow. Il admet que George Whitman a construit la première maison près de la source en montagne et que Sebring et McCabe y ont également élevé des cabanes. Afin d'appuyer sa demande, Keefe fait valoir qu'à l'inverse de ceux qui ont caché leurs découvertes, il a fait connaître les sources et les avantages que l'on pourrait tirer de leur utilisation.

Theodore Sebring, citoyen américain originaire de l'Ohio, dit au commissaire qu'il avait tenu une pension à Silver City, à l'ouest de Banff, de 1883 à 1885. À la fin de 1884, il apprenait de Keefe l'existence des sources thermales et, en février 1885, à la suite d'une visite aux sources thermales de Cave et Basin et à la source en montagne, il se construisait une cabane près de la source supérieure. Bien qu'il fût exact qu'il avait jalonné un terrain autour de la source supérieure et tenté d'en devenir ainsi propriétaire, il n'avait jamais prétendu être l'un des découvreurs.

Le témoignage de Joseph Healy, citoyen américain né en Irlande, contestait la découverte de McCabe et McCardell. Healy affirmait qu'il avait vu la vallée de la Bow en 1863 pour la première fois, qu'il se trouvait à proximité de Banff en 1874 et qu'il avait découvert la source supérieure qui se jette dans la rivière Spray en juillet 1874. Il déclarait en outre qu'il avait découvert les sources Cave et Basin la même année ou l'année suivante. Bien que les dates citées dans son témoignage aient été plutôt imprécises, il connaissait bien la vallée de la Bow puisqu'il avait été l'un des pionniers de la ruée vers l'argent de Silver City. Healy clarifia sa position en ajoutant que, même s'il avait parlé de ses trouvailles à des connaissances, il n'avait jamais tenté de les faire reconnaître officiellement et qu'il ne réclamait aucune indemnité.

Revendications de découverte antérieure

Le commissaire Pearce rappelle aussi l'intérêt dans l'affaire d'un Américain originaire de l'Ohio, Willard B. Younge, qui dans des lettres au ministre de l'Intérieur, affirmait avoir découvert les sources thermales en 1875, construit une cabane à proximité où il passait l'hiver suivant et accompli des travaux pour améliorer l'accès aux sources. Les lettres de Younge indiquaient qu'au printemps de 1885 environ, il avait l'intention de demander une concession statutaire à proximité de la source, puis qu'il avait appris que cette région avait été réservée. Pour appuyer sa déclaration, Younge se servait de lettres de témoignages de pionniers de la région, notamment Andrew Sibbald et le révérend John MacDougall, tous deux de Morley, qui confirmaient le fait que Younge avait remonté la Bow vers sa source pendant l'hiver de 1875-1876. Au cours de son contre-interrogatoire, McCabe admet l'existence en 1884 près des sources de Cave et Basin d'une maison que Younge aurait pu avoir construite. Le commissaire Pearce étudie également la réclamation de J.R. Grant, de Brussels en Ontario, faite par affidavit et envoyée par la poste. Grant prétend qu'il a découvert les sources en totalité ou en partie en septembre 1883 : il avait même rempli une bouteille avec l'eau pour la faire analyser. Toutefois, pendant son voyage de retour vers l'est, sa malle avait été endommagée et l'eau s'était perdue.

Pearce lut à l'auditoire le témoignage de R.R. Fitch recueilli par lui à Ottawa. Une déclaration sous serment faite le 20 mai 1886, fournit des précisions sur le travail de Fitch pour Woodworth et sur son association avec McCabe, McCardell et les autres personnes qui prétendaient avoir des droits sur les sources.

Dans son rapport au ministre le 16 août 1886, Pearce décrit le déroulement de l'enquête et remarque que les règlements ministériels ne prévoient pas l'attribution de droits sur les sources minérales en raison de leur découverte. Il souligne que l'utilité des sources dépend entièrement de leur emplacement, de leurs dimensions et de leur mise en valeur. Étant donné que Younge n'a aucunement contribué à l'exploitation des sources, il rejette sa demande d'indemnité. Il ne trouve pas justifiables non plus les demandes de Grant et de Sebring et fait remarquer que Sebring n'a pas participé à la découverte et que la cabane qu'il a construite près de la source thermale supérieure ne constitue pas une amélioration. Dans son examen du témoignage de David Keefe, le commissaire souligne que ce requérant a contribué plus que tout autre à faire connaître les sources au public et à les rendre accessibles. Il note par ailleurs que Keefe avait ses raisons de faire de la publicité aux sources puisqu'il tenait une pension dans la maison de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique à Banff et que cette pension avait été longtemps le seul endroit à proximité des sources où l'on pouvait passer la nuit et prendre des repas.

Bien que D.B. Woodworth ait assisté à l'enquête et soumis certains témoins à un contre-interrogatoire serré, il n'avait convoqué aucun témoin pour lui-même et a refusé de comparaître à la barre. En fait, il a quitté les lieux avant que les audiences ne fussent terminées, après avoir dit au commissaire qu'il jugeait que certains témoignages avaient été préjudiciables à sa condition d'homme public et n'auraient pas dû être proférés.

J.A. Lougheed affirmait que la cession de McCabe et McCardell à Woodworth n'était pas valable puisque McCabe l'avait signée sans autorisation et qu'elle ne portait pas de sceau. Il ajoutait que le contrat était nul aussi parce que Woodworth n'avait pas versé la somme de 1500 $ dont parle le document de cession. Lougheed juge R.R. Fitch, dont le témoignage avait été recueilli par Pearce à Ottawa, comme un « homme absolument indigne de confiance ».

Recommandations du commissaire Pearce

Le commissaire Pearce terminait son rapport en proposant que le gouvernement du Canada accorde une indemnité :

a) de 100 $ à David Keefe, en reconnaissance des heures consacrées à faciliter pour les intéressés l'accès aux sources;
b) de 675 $ à Franklin McCabe et William McCardell en reconnaissance des dépenses encourues pour l'aménagement des sources et du temps passé près des sources à protéger leurs intérêts;
c) de 1000 $ à D.B. Woodworth, député, en reconnaissance des dépenses encourues pour l'acquisition des droits de propriété de McCabe et McCardell, pour la construction d'une route et

l'achat d'un édifice devant servir d'hôtel près des sources et pour ses dépenses personnelles.

Le ministre approuvait ensuite les recommandations et sur l'autorisation du gouverneur en conseil, on versait les indemnités aux personnes en question.

Quoique le rapport de Pearce fasse état de toutes les réclamations de droits de découvreurs connues et recommande que certains des principaux intéressés soient indemnisés, il ne reconnaît aucun d'entre eux comme le découvreur des sources thermales. Il peut s'agir d'un oubli de la part de Pearce ou d'une omission volontaire. Le commissaire était sûrement au courant du contenu de la correspondance du ministre à ce sujet. L'honorable Thomas White écrivait au député D.B. Woodworth qu'il ne pouvait donner suite à aucune revendication de droit de découvreur sur les sources.[40] Toutefois, selon les données recueillies à l'enquête, il est à peu près certain que Willard Younge avait visité l'emplacement des sources Cave et Basin en 1875 et y avait construit une cabane où il avait habité l'hiver suivant.

Malgré leur arrivée tardive sur la scène, McCabe, McCardell et Keefe méritent que l'on fasse honneur à leurs découvertes personnelles et collectives des années 1883 et 1884. Leurs efforts en vue d'acquérir un droit de propriété sur une telle merveille de la nature et la publicité accordée à leur revendication ont attiré l'attention sur cette région superbe des sources thermales de Banff. L'indemnité que leur a attribuée le gouvernement, quoique minime par rapport aux normes actuelles, ne venait pas uniquement sanctionner les gestes qui ont amené les sources à devenir propriété de l'État d'abord et plus tard partie intégrante du premier parc national du Canada. Plusieurs années après, Pearce observait : « Ces revendications étaient dépourvues de fondement juridique, mais à la suite d'entretiens à leur sujet avec le ministre de l'Intérieur, nous avons jugé bon de ne pas appliquer rigidement la loi et de verser plutôt une petite somme en dédommagement ».[41]

Proposition d'aménagement des sources

Les sources thermales étant désormais une propriété de l'État, le gouvernement devait organiser leur aménagement et leur emploi. Même sous leur forme naturelle plutôt fruste, les sources avaient grandement attiré l'attention et un grand nombre de malades y venaient chercher un soulagement à des maux divers. Les seuls endroits pouvant servir de logement étaient des cabanes érigées par des squatters ambitieux. La compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique s'était procuré des échantillons de l'eau des sources thermales de Cave et Basin et de la source supérieure et les avait fait parvenir à Ottawa à l'analyste fédéral, Sugden Evans. Le secrétaire de la compagnie, Charles Drinkwater, informait le ministère de l'Intérieur des résultats de l'analyse et par la suite le sous-ministre écrivait en avant-propos dans le rapport annuel du ministère de 1886 :

> *Les propriétés curatives des eaux étant réelles et remarquables, des mesures immédiates ont été prises, sur vos instructions (celles du ministre), pour effectuer un relevé topographique des terres de la réserve et, selon le plan établi à cette fin, pour entamer la construction de routes, de ponts et d'autres installations permettant de faire de la réserve un parc national valable.*[42]

En janvier 1886, on envoyait en Arkansas le secrétaire du ministère, John R. Hall, pour qu'il y observe la gestion des sources thermales devenues une réserve aux mains du gouvernement des États-Unis depuis 1832. Selon une entente préalable, Hall pouvait examiner le rendement des concessions accordées à l'entreprise privée par le ministère américain de l'Intérieur. Son impression là-dessus n'a pas été favorable. Dans son rapport au sous-ministre, il signalait le laisser-aller dans la gestion des concessions, la mauvaise qualité de la plomberie et des installations et le manque de mesures d'hygiène dans l'admission des clients aux bains. Hall précisait également que le surintendant en place sur la réserve, le général Field, avait souligné au secrétaire de l'Intérieur le besoin d'améliorer l'administration et la gestion des piscines exploitées par l'entreprise privée.

Après l'étude du rapport de Hall, publiée d'ailleurs dans le rapport annuel du ministère, le gouverneur en conseil autorisait le ministre de l'Intérieur à procéder à la location annuelle de lieux propices à l'installation de bains. L'approvisionnement en eau proviendrait des sources thermales et le loyer annuel serait basé sur le nombre de bains. L'arrêté en conseil autorisait également le ministre à réglementer de façon générale les affaires dans le domaine des bains et à assurer la qualité des plans d'architecture et de l'équipement. On a passé outre à une autre recommandation qui souhaitait que la construction et le fonctionnement des stations thermales soient confiés à une équipe de spécialistes dirigée par un médecin, probablement en raison du coût élevé qui en aurait découlé.

Au début de l'année 1886, le sous-ministre de l'Intérieur A.M. Burgess faisait publier une affiche pour la région de Banff, qu'il expédiait au commissaire des terres à Winnipeg. On y interdisait de coloniser les terres de la section 35 du canton 25, rang 12, à l'ouest du 5e méridien (la surface comprenait les lieux où l'on devait établir plus tard le lotissement urbain de Banff), de s'y installer temporairement ou d'y entrer sans autorisation. L'interdiction touchait également le reste du canton et les parties des cantons ou des endroits avoisinants où l'on pourrait aménager plus tard un parc forestier.

Premier arpentage du parc

L'arpentage de la réserve des sources thermales par George A. Stewart, arpenteur des terres fédérales venant de Winnipeg, constituait un pas en avant dans l'aménagement du parc. Peu après son arrivée à Banff en février 1886, Stewart attirait l'attention des agents ministériels à Ottawa sur le fait qu'une grande étendue à l'extérieur de la réserve était d'une beauté exceptionnelle et convenait parfaitement à l'établissement d'un parc national. On lui enjoignait en conséquence d'élargir le champ de ses travaux de manière à englober un plus vaste espace où entrerait tout élément intéressant à l'intérieur de limites raisonnables.[44]

Le 8 mai, l'arpenteur en chef demandait à Stewart d'inclure la zone située plus à l'est jusqu'à l'ouest du lac Devils (lac Minnewanka) et jusqu'au confluent des rivières Spray et Bow. Toutefois, des modifications ultérieures ont mené à l'arpentage d'une portion oblongue de terrain

de 42 km sur 16, d'une surface de 673 km^2, englobant la majeure partie de la vallée de la rivière Bow autour de Banff, le lac Minnewanka, le mont Sulphur et d'autres pics élevés au sud et à l'est du lac.

Une fois le chemin de fer du Canadien Pacifique terminé, le nombre de passagers n'a cessé de s'accroître, sans doute en raison de la renommée grandissante des sources thermales qui intéressaient de nombreux invalides. Un petit établissement prenait forme sur la rive nord de la rivière Bow, rive qui n'avait pas été incluse dans la réserve originale des sources. Un grand intérêt se manifeste chez les nouveaux venus désireux d'ouvrir des commerces, des sanatoriums et des hôtels. L'arpentage effectué par Stewart prévoyait l'aménagement d'un lotissement urbain où se dresseraient des habitations et des maisons de commerce. La Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique, quant à elle, aimerait construire une grande auberge à Banff. Enfin, des particuliers veulent obtenir le permis de construire des stations thermales à la source supérieure. Bien que la nomination officielle de George Stewart au poste de directeur du nouveau parc ne remonte qu'au 1er janvier 1887, il remplissait déjà depuis l'année précédente, en plus de ses fonctions d'arpenteur, celles de planificateur et de responsable de l'aménagement. Sa première entreprise importante, en plus de l'arpentage, consiste à construire une route de la gare de Banff (voie 29) jusqu'à la source supérieure. Achevée en juillet 1886, la route, qui n'est guère plus qu'une voie rudimentaire permettant le passage des voitures à cheval, présente néanmoins une nette amélioration par rapport aux sentiers de montagne que devaient emprunter jusqu'alors les visiteurs. En attendant l'achèvement d'un pont permanent, un pont flottant retenu aux extrémités par des câbles pourvoit à la traversée de la rivière Bow. Vers la mi-juillet 1886, un chemin carrossable entre le pont et les sources thermales Cave et Basin est ouvert au public. En outre, pour répondre aux demandes d'utilisation de l'eau chaude provenant de la source supérieure, on construit un petit réservoir muni d'un conduit.

Accès à la grotte

Au cours de l'hiver 1886-1887, on améliore l'accès à la source Cave, l'une des principales attractions touristiques, en perçant un tunnel dans le roc le long d'un couloir naturel servant à l'écoulement des eaux. Grâce à ce tunnel, les visiteurs peuvent pénétrer à l'intérieur de la grotte au niveau du sol au lieu d'y parvenir en descendant une échelle rudimentaire accrochée à l'ouverture dans la voûte de la caverne. Chose curieuse, cette amélioration n'a pas plu au maire et aux citoyens de la ville embryonnaire de Calgary qui ont fait part de leur mécontentement au ministre de l'Intérieur en lui envoyant une pétition préconisant la construction d'un escalier en spirale partant de l'ouverture par laquelle les découvreurs étaient entrés dans la grotte remplie de vapeur. Deux agents de Calgary, celui des forêts de la Couronne et celui des terres fédérales, avaient aussi signé la pétition. Lorsque le sous-ministre a pris connaissance du fait, il a réprimandé officiellement ses fonctionnaires en attirant leur attention sur l'inconvenance qu'il y a pour des fonctionnaires à s'opposer à une politique du ministre. En fait, la réprimande était assez brutale et se terminait par cette mise en demeure : « Quand un agent du ministère s'oppose à une politique du ministre, il ne me semble pas qu'il puisse faire autre chose que démissionner ».[42] Il va sans dire que les agents en faute ont adressé des lettres pleines de regrets. L'agrandissement de la réserve initiale de 26 km^2 par l'addition de la superbe région montagneuse avoisinante permettait de concrétiser à merveille l'idée de parc national. Cette idée à double volet, conservation et aménagement sans altération des resources naturelles, était nouvelle pour les Canadiens de l'époque. On avait évidemment prévu le développement des régions desservies par le chemin de fer et la vente de terrains avait commencé sur le versant oriental des Rocheuses. Le long de la voie, on avait vendu de vastes secteurs à l'industrie forestière par adjudication publique et le ministère de l'Intérieur avait vendu des terrains houillers. Par conséquent, la transformation d'une région de plusieurs centaines de kilomètres carrés en réserve pour une utilisation à l'état naturel constituait vraiment une innovation dans la gestion des ressources.

Élaboration de lois relatives aux parcs

Au début de 1887, le ministre de l'Intérieur prend les mesures législatives nécessaires à la création du premier parc national du Canada et les fonctionnaires du ministère s'appuient sur l'exemple du parc national Yellowstone aux États-Unis. Cette région extraordinaire, d'origine volcanique, renommée pour ses phénomènes naturels, sources thermales, geysers, forêts pétrifiées, lacs, gorges et chutes, était déjà l'objet d'un grand intérêt. En général, les descriptions de la région par les premiers visiteurs, notamment John Colter, Joseph Meek et James Bridger, n'avaient pas tellement convaincu les gens. Ce n'est qu'à la suite de la publication de rapports d'expéditions entreprises en 1869 et 1870 que le public crut à l'existence dans la région de phénomènes remarquables. En septembre 1870, alors que les membres de l'expédition Washburn, Langford et Doane discutent de leurs aventures autour du feu, l'un d'eux, Cornelius Hedges (qui deviendra plus tard juge), fait à ses camarades la proposition saisissante d'abandonner les projets d'appropriation et d'exploitation privée de la région pour la préserver dans sa totalité en créant un grand parc national.[46] D'autres membres de l'expédition, écartant tout objectif de profit personnel, adoptent l'idée et se dévouent à la réaliser. Leurs efforts sont couronnés de succès en décembre 1871 lors de la présentation d'un projet de loi aux deux chambres du Congrès préconisant la création du parc national Yellowstone. La loi à cet égard est adoptée le 1er mars 1872.[47] En vertu de la loi sur le parc national Yellowstone, la région est « mise à part en tant que parc ou lieu de détente public et dédiée au bénéfice et à l'agrément du peuple ». La loi prévoit également l'adoption par le secrétaire de l'Intérieur de règlements visant à assurer « la sauvegarde contre tout dommage ou pillage, des forêts, gisements de minerais, curiosités et merveilles naturelles qui se trouvent à l'intérieur dudit parc, et leur conservation à l'état naturel ».[48]

Le 22 avril 1887, on présente à la Chambre des communes un projet de loi visant à créer le parc national de Banff. L'honorable Thomas White, ministre de l'Intérieur et député de Cardwell, est responsable de l'adoption de la loi. Les débats en deuxième lecture et en comité suscitent un intérêt inhabituel. En 1886, la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique invitait sénateurs et

députés à essayer, sans frais de leur part, la nouvelle ligne transcontinentale jusqu'à la côte du Pacifique et plusieurs avaient accepté l'offre.[49] Certains d'entre eux avaient profité d'un arrêt à Banff pour visiter les sources thermales et descendre l'échelle rudimentaire jusqu'à la source Cave. En juillet 1886, le premier ministre Sir John A. Macdonald en compagnie de Lady Macdonald s'était rendu à la côte du Pacifique et avait traversé une partie des montagnes arc-bouté au chasse-neige ou « chasse-bestiaux » de la locomotive.

Le premier ministre animait les débats en louant les beautés de la région. Il prophétisait que le nouveau parc aurait une renommée internationale et permettrait au gouvernement de récupérer de bien des façons les dépenses courantes. Le Hansard rapporte ses propos comme suit :

> *Je ne crois pas qu'on puisse trouver ailleurs sur le globe un endroit qui rassemble une telle diversité d'attraits et promette autant au Dominion, non seulement du point de vue financier, mais aussi par le prestige qu'il apportera au pays en attirant des visiteurs non seulement du continent, mais aussi d'Europe. L'endroit a toutes les qualités requises pour devenir un grand centre de villégiature. Le paysage est magnifique, il y a des eaux médicinales, le climat est agréable, on peut pratiquer les sports de prairie et les sports de montagne; et je suis certain que l'endroit deviendra une importante station thermale.*[50]

Le député de Montréal-ouest, Donald Smith, ne tarit pas d'éloge concernant le nouveau parc. Voici un extrait de sa participation aux débats :

> *Quiconque est allé à Banff et depuis le plateau sur lequel sera construit le nouvel hôtel, a contemplé les chutes à ses pieds, une cascade de 80 pieds ou davantage avec son grand débit; quiconque a vu l'étendue de la rivière Bow, a pu contempler les montagnes s'élevant dans l'azur, et n'a pas été émerveillé et fier de savoir que tout ceci fait partie du Dominion, ne peut être un vrai Canadien !*

Débats à la Chambre des communes

Le projet de loi est en général bien accueilli. Certains députés de l'opposition qui avaient visité les lieux l'appuient sans réserve, notamment James Trow, député de Perth-sud, qui avait vu les sources deux ans auparavant et avait par la suite encouragé le ministre à établir une grande réserve dans la région. Le projet recevait aussi l'appui de l'honorable P. Mitchell, député de Northumberland, qui avait également visité les sources de Banff et à son retour avait envoyé au premier ministre une lettre où il proposait de protéger les sources par la création d'un parc public.

Les critiques de l'opposition se concentraient sur le fait que le gouvernement avait, pendant l'année en cours et l'année précédente, dépensé environ 46 000 $ pour l'aménagement du futur parc en vertu d'ordonnances du gouverneur général. White justifiait les dépenses en soulignant leur nécessité pour permettre le plus tôt possible aux visiteurs d'accéder aux sources et aux autres attractions naturelles. L'arpentage avait coûté une forte somme et le reste des frais avait couvert la construction de routes et d'un pont sur la rivière Bow pour permettre d'aller aux sources. Le premier ministre ajoutait qu'au cours de son séjour à Banff l'été précédent, il avait constaté que les visiteurs utilisant les sources devaient loger dans des tentes qu'ils avaient apportées avec eux, et estimait en conséquence qu'il fallait construire la ville le plus tôt possible.

Certains députés, dont G.E. Casey, représentant le comté d'Elgin, se préoccupent du fait qu'une fois la loi adoptée, une importante partie des Territoires du Nord-Ouest ne relèvera plus de la Loi des terres fédérales et que le ministre sera désormais autorisé à accorder des concessions pour l'exploitation des ressources forestières et minières situées dans le parc. À la demande de Sir Richard Cartwright, le ministre de l'Intérieur accepte de dresser une liste de personnes possédant des concessions dans le parc, liste indiquant le genre de propriété qui leur a été cédée. Au cours d'une séance du comité, White expliquait qu'avant la création de la réserve des sources thermales, on avait mis à la disposition du meilleur offrant certaines concessions forestières dans la région où l'on se proposait maintenant de créer un parc. Ces terrains couvrant 254 km^2 avaient été vendus à la société *Eau Claire and Bow River Lumber* et à l'honorable J.G. Ross. En outre, 472 ha de terrains à l'intérieur du secteur houiller Cascade, établi en 1884, avaient également été concédées. Le ministre admettait que l'une des coupes de bois couvrait presque la superficie de la réserve des sources thermales, mais il ajoutait que ces terres étant exploitées en vertu de permis annuels, il serait possible de récupérer les terrains nécessaires à la préservation des forêts du parc. White commentait ensuite la situation ainsi :

> *Tout ce que je suis en mesure de dire à mes honorables collègues, c'est que les gens ont déboursé 14 000 $ pour 1100 acres de terrains houillers au moment où seul le charbon comptait et où il n'était aucunement question de faire de la région un parc national. Je ne parviens pas très bien à saisir comment mon honorable collègue peut se réconcilier avec ses amis qui s'opposent à toute espèce de dépenses pour le parc national, alors qu'il propose que nous entamions des négociations avec les personnes qui ont acheté les terres pour des sommes considérables et les considèrent évidemment précieuses. Ces gens y ont consacré des sommes, dont j'ignore le montant, mais en ont extrait du charbon et il pense que nous devrions entrer en négociation pour leur racheter leurs terrains houillers. Le projet de loi nous autorise peut-être à exercer un contrôle sur l'exploitation minière, pour protéger le paysage environnant et toutes les choses du genre, mais entreprendre de racheter ces terrains serait une mesure très grave. Quant aux concessions forestières, je peux dire ce que j'ai dit cet après-midi, s'il est possible d'échanger leurs limites pour d'autres, ou de soulager le parc de leur présence d'une autre manière, il faudrait à l'avenir s'en tenir à une telle politique.*[51]

Le projet de loi prévoyait également l'élaboration de règlements pour la surveillance et l'aménagement du parc par le gouverneur général en conseil. Une clause habilitant le ministre à céder des terres du parc par bail pour la construction d'édifices d'habitation, de commerce et d'industrie, s'attira une critique de Sir Richard Cartwright, député de l'opposition, qui proposait de fixer un terme à ces baux. Le premier ministre répondit que l'on espérait encourager les concessionnaires et autres intéressés à construire des immeubles attrayants dans le parc, et que l'attribution de baux de 21 ans n'inciterait pas les investisseurs et résidants à construire de belles maisons. Sir John A. Macdonald ajoutait même que si l'on fixait un terme, il faudrait aussi accorder le droit de renouveler le bail. Les règlements établis par la suite fixent un terme de 42 ans aux baux, mais permettent également le renouvellement à perpétuité, aux conditions stipulées par le bail. Cette disposition s'est avérée par la suite une source d'embarras pour les ministres responsables de la gestion des parcs.

Création officielle du parc national

La troisième lecture du projet de loi a lieu le 6 mai, et la loi, désignée depuis sous le nom de Loi sur le parc des Montagnes-Rocheuses, reçoit la sanction royale britannique le 23 juin 1887.

Après la désignation légale du parc des Montagnes-Rocheuses, la délimitation exacte de sa superficie et la définition de l'autorité responsable de sa gestion, les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur peuvent entreprendre l'aménagement du parc sans trop de complications. La conception future du parc, son rôle et ses objectifs sont contenus dans la clause de dédicace de la nouvelle loi :

> *2. La dite parcelle de terre est par la présente mise à part comme parc public et lieu de détente et dédiée au peuple canadien pour son bénéfice, son avantage et son agrément, sous réserve des dispositions de la présente loi et des règlements mentionnés ci-après, et portera le nom de « parc des Montagnes-Rocheuses du Canada ».*[52]

Il est intéressant de noter que la teneur de la dédicace ressemble beaucoup à celle de la loi sur le parc Yellowstone, ce qui révèle que les auteurs se sont inspirés de la loi américaine. D'ailleurs, comme le constatait William Pearce, même les premiers règlements établis en vertu de la loi étaient en grande partie fondés sur les règlements régissant les sources thermales de l'Arkansas.[53] Toutefois, contrairement au parc Yellowstone qui devint propriété publique au bout de six ans, le parc des Montagnes-Rocheuses est dès le départ une affaire bien engagée.

Premières installations

Même si les règlements de 1889 assuraient la protection des forêts et du gibier, la surveillance de la construction et de l'exploitation privées et l'intégrité des phénomènes naturels, les premiers aménagements du parc visaient surtout à créer un centre de villégiature. Comme on pouvait s'y attendre, l'usage des sources thermales de Cave et Basin et leur aménagement ont pris la vedette. En 1887, le bassin situé dans la grotte, que l'on pouvait déjà gagner facilement grâce au tunnel, est débarrassé des pierres et des débris qui l'encombrent. On l'entoure d'un mur muni de conduites d'eau et de soupapes pour régulariser le courant et le niveau de l'eau dans la grotte. On nettoie aussi le second bassin, on l'agrandit et un ouvrage de pierre solidifie les parois de roc poreux. Des vestiaires convenables, de « style alpin », selon le rapport du ministère, sont construits aux deux endroits pour les hommes et les femmes qui vont se baigner. On peut également utiliser l'endroit l'hiver grâce à des poêles à bois.

L'aménagement des sources supérieures est retardé pendant 17 ans par le ministère, mais les concessionnaires peuvent se servir de l'eau chaude moyennant une somme fixe déterminée par les règlements. En 1886, le Dr R.G. Brett et Whitman McNulty construisent près des sources supérieures deux établissements abritant des installations de bain et d'hébergement. L'établissement du Dr Brett, qui porte le nom de « Grandview Villa », comprend une piscine en rondins dont les fentes sont remplies d'étoupe. Le Dr Brett, auparavant chirurgien en chef de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique, demande avec beaucoup d'à-propos un emplacement situé immédiatement au sud du pont sur la rivière Bow à Banff. Il l'obtient et y construit un immeuble servant à la fois d'hôtel et d'hôpital. D'abord appellé « Sanitarium » puis Bretton Hall Hotel, l'endroit est alimenté en eau chaude de la source thermale supérieure à l'aide d'un conduit. La forte pression produite par une dénivellation de plus de 183 m était contrôlée par l'intermédiaire d'un réservoir de fer à mi-pente.

En 1887, le Canadien Pacifique entreprend la construction d'un ensemble qui portera le nom de *Banff Springs Hotel* (hôtel des sources de Banff). L'emplacement, magnifique terrain surplombant la rencontre des rivières Spray et Bow, avait été choisi par W.C. Van Horne, le vice-président de la compagnie, à l'instigation de Tom Wilson, guide qui avait découvert le lac Louise et le lac Emerald. Lors de son ouverture en 1888, un bel édifice de cinq étages devenait le meilleur hôtel du parc. Le bain public adjacent abritait deux piscines et dix baignoires alimentées à l'eau chaude provenant des sources thermales supérieures.

Le lotissement urbain de Banff prend forme

L'arpentage effectué en 1886 par George Stewart avait permis de planifier la création d'un quartier résidentiel au sud de la rivière Bow à l'intérieur de la première réserve des sources thermales et d'un lotissement urbain au nord. La région devait alors se composer de deux îlots résidentiels le long de la rivière et de quatres îlots moins grands donnant aujourd'hui sur l'avenue Banff et les rues Bear, Beaver, Muskrat et Otter. Un autre arpentage élargit ensuite la portée du plan provisoire et prévoit la formation d'autres îlots et d'une voie vers une nouvelle gare. Le premier directeur du parc tenait bureau dans une tente près de la voie de garage 29 de l'ancienne gare, à côté d'une cabane élevée sur la propriété des frères Woodworth, au pied du mont Cascade. En prévision de l'hiver 1886, Stewart déménageait ses quartiers dans une maison neuve en rondins sur la rue Bear. L'endroit servit de bureau jusqu'en 1904. Le bâtiment ne sera démoli qu'en 1947.

On avait d'abord pensé louer les plus grands lots ou lots

« villas », qui donnaient sur la rivière et seraient situés dans le centre urbain au nord de la rivière Bow, à des fins de construction résidentielle, et vendre les plus petits à des fins d'exploitation commerciale. En tant que directeur intérimaire, George Stewart avait reçu des demandes de bail et des acomptes sur les lots avant l'approbation du projet d'arpentage et l'émission de titres de propriété. Bien que la seule pièce à l'appui du titre de locataire ou de propriétaire ne soit que provisoise, on se lance dans la construction sur un certain nombre de lots. Stewart avait agi trop vite en cédant les lots car il n'existait pas encore de dossiers adéquats ni de règlements sur l'utilisation du parc. William Pearce devait par la suite souligner ces lacunes au premier ministre.

Entre-temps, le Canadien Pacifique avisait le ministère de son intention de déplacer sa gare de triage de Canmore à Banff et, comme on ignorait les besoins de la compagnie à cet effet, Stewart est prié de ne plus accepter d'autres demandes. Au début de mai 1887, une législation nouvelle sur le parc était soumise au Parlement et on expédie à Stewart un télégramme l'avertissant que les lots situés à l'intérieur du parc et du lotissement urbain doivent être loués et non vendus. Toutefois, lorsque le télégramme parvient à Stewart, on y lit « loués ou vendus », la compagnie télégraphique ayant mal compris le message. La *Canadian Pacific Telegraph* reconnaît par la suite son erreur et fait parvenir une copie corrigée du message à Stewart. Celui-ci est alors chargé d'expliquer la situation aux personnes qui pensaient avoir donné un acompte sur un achat et non sur une location de terrains, de les rembourser et de révoquer les reçus provisoires. À peu d'exceptions près, tous les propriétaires ont accepté de devenir locataires, mais la vente prématurée de lots devait mettre fin à la carrière de Stewart au sein de la fonction publique. Le 31 décembre 1887, un total de 180 lots urbains sont loués, et six hôtels, neuf magasins, deux églises, une école et un bureau de poste sont ouverts au public.[54] Avant la fin de l'année, les fonctionnaires du ministère à Ottawa se rendaient compte de l'importance et de la diversité des tâches qui incombaient à Stewart en tant que directeur du parc et en novembre, E.A. Wash, agent des terres fédérales à Battleford, est muté à Banff, où il assume toutes les fonctions liées à la répartition des lots de terrains à bâtir ou autres à l'intérieur du parc.

Accès à des régions pittoresques

L'établissement de lotissements au nord et au sud de la rivière Bow permit à Stewart d'intensifier ses travaux d'aménagement et d'ouvrir à un plus large public un parc agrandi. Un chemin carrossable mène au lac Devils, nommé par la suite lac Minnewanka, considéré alors depuis des années comme l'endroit idéal pour la pêche. Les routes vers les sources thermales Cave et Basin, à flanc de montagne, sont améliorées, et le chemin longeant la rivière Bow est prolongé au delà des chutes Bow jusqu'au confluent des rivières Bow et Spray. En 1887, un solide pont en fer reposant sur piliers de pierre remplace l'ancien pont flottant sur la Bow, et la construction d'un autre pont sur la Spray en aval du *Banff Springs Hotel* permet l'aménagement de la boucle, dont le parcours est encore populaire 60 ans plus tard. Le réseau routier irradiant de Banff s'agrandit et comprend un chemin autour du mont Tunnel et allant au-delà des cheminées de fées, étranges colonnes de pierre formées par l'érosion de dépôts glaciaires sur les berges escarpées de la rivière Bow. Un prolongement de cette route menait à la ville minière d'Anthracite. On assure aussi l'accès au cañon Sun Dance et à la vallée de la rivière Spray. La voiture à cheval constitue l'unique moyen de transport sur ces nouvelles routes et c'est la diligence, élégante voiture découverte tirée par quatre chevaux attelés deux à deux, qui est le plus populaire. Les premiers modèles comportaient quatre banquettes sur lesquelles trois des passagers regardaient vers l'avant, le quatrième regardant vers l'arrière. Plus tard, on comptait six banquettes y compris celle du cocher.

Les paysages du parc n'attirent pas seulement des personnes voyageant à cheval ou dans des voitures tirées par des chevaux. Dès le début, on affectionne les promenades en bateau sur le lac Minnewanka et la rivière Bow. Le premier concessionnaire à louer des embarcations s'installe sur les radeaux du pont provisoire de Banff. Par la suite, on trouve les bateaux un peu plus en amont sur la rivière, là où on les loue encore aujourd'hui. Le premier à louer des petits bateaux amassa les fonds nécessaires pour l'achat de *Mountain Belle*, premier gros navire de plaisance à circuler sur la rivière Bow aux alentours du parc. En 1888, un bateau à vapeur est mis en service sur le lac Minnewanka, où, grâce à la pêche, il avait été possible d'exploiter une entreprise de location de bateaux au cours des années précédentes.

À la suite de la première vague d'expansion qui a accompagné et suivi la création du parc, le rythme de la construction ralentit et les nouveaux travaux et aménagements se poursuivent très lentement. Les crédits votés chaque année sont très modestes et le personnel d'exploitation peu nombreux. Malgré la nomination peu après la création du parc d'un garde forestier en la personne de John Connor, il reste encore à organiser un service pour combattre les incendies. Les feux qui faisaient rage dans les montagnes et le long de la voie ferrée étaient fréquents et catastrophiques. Au cours des quelques mois d'été les habitants de la petite communauté de Banff vivaient dans l'espoir que les incendies les épargneraient. En cas d'urgence, le directeur du parc devait envoyer son personnel combattre et maîtriser le fléau.

Mesures de conservation

Certains travaux de conservation commencent quand même. Peu après la création de la réserve des sources thermales, le ministre de l'Intérieur autorise une étude de la faune du futur parc. La recherche est confiée à W.F. Whitcher, auparavant commissaire des pêcheries du Canada. Le rapport, inclus en tant qu'annexe dans le rapport annuel du ministère de 1886, examine à fond l'état de la faune indigène de la région. On y recommande de remplacer le gibier exterminé à la suite des expéditions de chasse des travailleurs de passage à l'époque de la construction du chemin de fer. On y propose d'autres mesures de conservation, notamment la culture du riz sauvage dans des lacs peu profonds et des terrains marécageux afin d'encourager la multiplication des oiseaux aquatiques migrateurs, l'établissement d'une pépinière afin de faciliter le reboisement après les feux de forêts et la taille de coupe-feu pour empêcher la propagation des incendies provenant de l'ouest du parc. Ces propositions n'ont pas été vaines, mais ce n'est qu'en 1909 que l'on prendra des mesures vraiment efficaces pour

mettre sur pied un service valable de protection du gibier et des forêts.

Attraits du parc national

Au cours des années 1890, le parc national de Banff est un centre axé sur les loisirs. L'arrivée et le départ par train de visiteurs canadiens et américains animent la ville. Comme il n'existe encore à l'époque aucun bureau d'information touristique provincial ou fédéral, c'est une campagne de publicité lancée par le Canadien Pacifique qui incite surtout les gens à entreprendre de longs voyages. La forte concentration de touristes, surtout pendant les fins de semaine, sera une caractéristique de l'avenir, bien que le directeur du parc indique dans son rapport annuel en 1900 que l'arrivée d'un groupe de 1500 personnes de Calgary avait entraîné un accroissement considérable du total annuel de visiteurs. Cette arrivée massive pour l'époque semble toutefois avoir été une exception, puisque la population des centres à l'extérieur du parc, Calgary compris, n'était pas encore très élevée. Presque tous les visiteurs qui ne séjournent pas chez des amis, logent à l'hôtel, le *Banff Springs* et le *Sanitarium* attirant la clientèle. Dans son rapport pour l'année 1887, Stewart estime le nombre total de visiteurs à 3000. En 1891, ce chiffre atteint 7250 mais se stabilise à environ 5000 au cours des années suivantes. Entre 1899 et 1901, le nombre de visiteurs passe de 7387 à 8156.

Les sources thermales restent le principal attrait du parc en dépit du caractère rudimentaire des installations aux hautes sources. Ce n'est qu'en janvier 1905 que la direction remédie à la situation en y ouvrant une nouvelle piscine avec vestiaires pour hommes et pour femmes. Bon nombre aiment toutefois les montagnes simplement pour les paysages superbes et l'air pur des sommets. L'équitation, la pêche et l'alpinisme ont leurs adeptes et les plus aventureux pouvaient aller à l'intérieur des régions sauvages des montagnes, grâce aux chevaux, aux guides, à la nourriture et au matériel que leur founissaient des pourvoyeurs. C'est à ces explorateurs que la direction du parc devait la découverte dans les Rocheuses d'un grand nombre d'endroits et de curiosités naturelles célèbres par la suite. Les guides empruntaient d'anciens sentiers ou pistes de chasse des Indiens qui sillonnaient la plupart des vallées. Très souvent, les excursionnistes accusaient du retard : ils avaient dû se frayer un passage parmi des arbres abattus par le vent ou par le feu. Les premiers visiteurs qui ont publié des récits de leurs voyages, comme Norman Collie, Walter D. Wilcox, Sir James Outram, Mme Charles Schäffer, A.P. Coleman et Hugh Stutfield, ont largement contribué à faire connaître les montagnes et concouru à l'élaboration d'une politique relative au parc national.

Les attraits culturels du parc sont peu nombreux bien qu'un ministre de l'Intérieur se soit déjà intéressé à l'établissement d'un musée. Le premier musée du parc devait s'ouvrir en 1895 pour accueillir 661 personnes.

Un enclos d'animaux sauvages qui, lors de ses débuts en 1890, ne comprenait qu'un petit troupeau de wapitis est une attraction qui a survécu au cours des années. En 1897, trois bisons du Texas, donnés par un citoyen généreux de Toronto, viennent s'y ajouter. L'année suivante, le ministère de l'Intérieur achète 13 autres bisons élevés en troupeau à Silver Heights au Manitoba par Lord Strathcona, haut commissaire du Canada en Grande-Bretagne.

Le premier parc national du Canada franchit donc le tournant du siècle. L'ambiance qui règne à l'époque apparaît dans un message publicitaire du *Crag and Canyon*, journal de Banff. En voici le contenu :

> *Parc national du Canada. Station thermale naturelle et centre de villégiature. Soixante-quinze milles de bonnes routes et de sentiers d'équitation. Pour de plus amples renseignements, écrire au directeur du parc, parc national de Banff, Territoires du Nord-Ouest.*

Changements administratifs

Vers la fin du siècle, en 1897, le premier directeur du parc George Stewart est relevé de ses fonctions. Il y a consacré 11 années de sa vie. La mesure résulte d'un important remaniement ministériel. À la suite des élections générales de 1896, le gouvernement conservateur est remplacé par un gouvernement libéral dirigé par Wilfrid Laurier. En novembre, l'honorable Clifford Sifton est nommé ministre de l'Intérieur. Homme de principe aux idées progressistes, il se désole de l'état dans lequel il trouve le ministère. La nonchalance qui imprégnait la jeune fonction publique à l'époque se manifeste particulièrement au ministère de l'Intérieur où Sifton trouve une liasse de dossiers sur les questions foncières dont l'examen exigera un travail de deux ans.[55] Comme le fait remarquer l'auteur de sa biographie, John W. Dafoe, Sifton avait une piètre opinion de son nouveau poste.

> *Les principaux griefs contre le ministère portaient sur sa lenteur et son verbiage, sur l'impossibilité d'y accomplir un travail quelconque et sur l'état d'épuisement des personnes qui essayaient d'y conclure des affaires.*[56]

L'une des premières mesures prises par Sifton consiste à remplacer le sous-ministre A.M. Burgess par James A. Smart, de Brandon au Manitoba. Smart, un collègue de Sifton au gouvernement provincial, avait occupé le poste de ministre des Travaux publics du Manitoba de 1888 à 1892 et était renommé pour son discernement en affaires. Burgess devient alors commissaire des terres fédérales, poste que Sifton transporte de Winnipeg à Ottawa.[57]

Scandale des lots de Banff

Le congédiement de Stewart résulte d'une enquête menée à Banff en mars 1897 par un commissaire nommé en vertu de la Loi sur les enquêtes. Selon l'arrêté en conseil C.P. 975 du 21 avril 1897, l'enquête porte sur la vente par Stewart, alors directeur intérimaire du parc, de lots urbains à Banff à l'automne 1886. Stewart avait vendu à Donald Blackwood, représentant de membres de sa famille, un total de 18 lots contre un acompte de 120 $ pour le prix d'achat de 1800 $. Certains de ces lots ont été par la suite vendus par les Blackwood avec un faible profit, à des acheteurs qui y ont construit des immeubles. La plupart des personnes qui avaient versé des acomptes sur l'achat de lots ont accepté des baux, à la suite des changements apportés à la politique du ministère. L'enquête révélait que Stewart n'avait pas conclu d'entente semblable pour certains lots. Après l'enquête, le

ministère a repris possession de toutes les terres en cause et indemnisé les personnes qui y avaient apporté des améliorations parce qu'elles croyaient en être propriétaires. Blackwood a reçu lui aussi un remboursement de son versement initial. La raison pour laquelle Stewart avait accepté des acomptes sur la vente d'un nombre aussi considérable de lots à un seul particulier est demeurée cachée. Le dossier du ministère indique que Stewart avait écrit au sous-ministre pour l'informer des ventes de lots, et que celui-ci lui avait répondu que les prix demandés étaient raisonnables. Au printemps suivant, la politique du ministère change et la Loi sur le parc des Montagnes-Rocheuses n'autorise que la location des lots.

Le 22 août 1887, le ministre écrit à Stewart :

> *Je vous prie d'obtenir de chacune des personnes détenant un lot urbain une demande de bail précisant le prix ainsi qu'une déclaration d'intention de se conformer aux règlements que pourrait édicter le gouverneur en conseil ou le ministre de l'Intérieur. Demandez ensuite le loyer d'un an, disons à compter du 1er juillet de l'an dernier.*[58]

Le 29 août, Stewart répond :

> *J'ai déjà réussi à obtenir un certain nombre de signatures pour une entente de location et je n'éprouve aucune difficulté à les obtenir, sauf dans le cas de Blackwood qui s'est procuré des lots dans le premier lotissement. Il ne reste à Blackwood que quelques lots et j'espère les faire passer en totalité entre les mains de personnes disposées à accepter les baux. C'est la façon la plus simple de se débarrasser de Blackwood et je compte y arriver. L'autre jour, j'ai rencontré Rowe (agent des terres) à Calgary. Il m'a dit qu'il avait reçu l'ordre de remettre les acomptes. Je lui ai demandé d'attendre de vos nouvelles, je lui ai dit que je vous écrirais pour vous prier de lui dire de ne pas rembourser les acomptes puisque certaines personnes, dont Blackwood, les ont vendus avec leur lot et n'ont donc plus rien à réclamer. La question ne peut être réglée que sur place et à condition que vous demandiez à Rowe d'oublier un moment les acomptes et de travailler avec moi au règlement de cette affaire. Je crois que je peux très bien m'en tirer. La seule difficulté qui reste, c'est de découvrir les adresses des personnes qui ont acquis les lots et j'y parviens peu à peu.*

Il semble que Stewart ait été lent dans la négociation des baux avec les occupants des lots puisqu'au bout de dix ans, il n'avait pas encore éclairci la situation. Il est possible qu'il y ait eu des circonstances concomitantes. Dans l'avant-propos du rapport annuel du ministère pour l'année 1897, le sous-ministre commente ainsi l'incident :

> *Dans ce cas, on s'est plaint de ce que la gestion du parc suscitait en général beaucoup de mécontentement parmi les personnes qui se rendent souvent au parc et, plus particulièrement, parmi celles qui doivent traiter de questions foncières ou autres au bureau du directeur. Par conséquent, M. E.F. Stephenson de Winnipeg, vérificateur des terres, a été chargé de mener une enquête approfondie sur la question. À la suite de son examen, il a paru désirable d'apporter certains changements dans la conduite des affaires là-bas et de remplacer M. Stewart par un homme plus jeune qui serait davantage en mesure de diriger les affaires du parc et de remédier à la situation.*[59]

Stewart fut-il le jouet de machinations politiques ou tout simplement victime du remaniement ministériel? On ne le saura probablement jamais. Quoi qu'il en soit, ce fut une triste fin de carrière pour un fonctionnaire qui avait joué un rôle primordial dans l'élargissement des limites initiales du parc, était en grande partie responsable de sa planification et avait dirigé les débuts de son aménagement. L'enquête sur la gestion de Stewart s'inscrit dans une série de trois menées « à la suite de certaines plaintes adressées au ministère au début du printemps de 1897 ». Selon le rapport du sous-ministre, les deux autres enquêtes se soldaient par le congédiement de l'agent des terres fédérales à New Westminster (C.-B.) et du fonctionnaire à l'immigration à Halifax.

Nomination d'un nouveau directeur

En septembre 1897, Howard Douglas, de Calgary, remplace Stewart au poste de directeur du parc. Douglas connaît bien la région des montagnes Rocheuses car il a travaillé pour le Canadien Pacifique en tant que préposé à l'approvisionnement sur le tronçon partant de Brandon au Manitoba et se prolongeant jusqu'à Revelstoke en Colombie-Britannique. Après l'achèvement du chemin de fer, il met sur pied un commerce de transport et de charbon à Calgary. Au cours des 15 années qui ont suivi sa nomination, Douglas s'est révélé un directeur énergique et dynamique. Le nombre accru des locations qui suit l'agrandissement du parc en 1902 permet d'élargir la portée du programme d'aménagement et d'offrir aux visiteurs plusieurs commodités et services nouveaux.

Réserve du lac Louise

Même si le lac Louise, situé à environ 53 km au nord-ouest de Banff, est connu pour sa splendeur depuis sa découverte en 1882 par Tom Wilson, ce n'est qu'en 1892 que la région comprenant le lac et une superficie de 132 km^2 de terres environnantes est transformée en réserve forestière. En 1881 et 1882, Wilson avait servi de porteur au major A.B. Rogers lors des explorations effectuées pour le Canadien Pacifique. Au cours de l'année 1882, alors qu'il campe avec un convoi de bêtes de somme à l'embouchure de la rivière Pipestone, Wilson reçoit la visite de quelques Indiens Stoney qui s'installent ensuite dans les environs. Un grondement se fait entendre dans les montagnes et l'un des Indiens, Edwin, informe Wilson que le bruit provient de la montagne enneigée qui surplombe le « lac des petits poissons ». Accompagné de l'Indien, Wilson traverse la forêt dense jusqu'au lac, où il constate que les grondements distincts qu'il entendait dans la vallée provenaient des avalanches s'écrasant contre les parois glacées des montagnes.[60] L'Indien lui décrit également deux petits lacs situés plus haut sur le

flanc de la montagne, qui sont appelés aujourd'hui lac Mirror et lac Agnès. Wilson, qui est le premier Blanc à voir le lac, le baptise lac Emerald, mais il est nommé lac Louise en 1884 en mémoire de la visite dans l'Ouest canadien de la princesse Louise, épouse du gouverneur général, le marquis de Lorne (1878-1883). C'est en 1882 que Wilson, à la recherche de chevaux de bât égarés, découvre le lac que l'on connaît actuellement sous le nom de lac Emerald.

La Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique se rend compte des possibilités qu'offre le lac Louise en tant que centre de villégiature et en 1890, elle construit un petit chalet sur sa rive est. L'année suivante, elle améliore les voies d'accès au lac et au chalet en construisant une route carrossable à partir de la gare de Laggan. À mesure que s'étend la renommée de cette magnifique région montagneuse, des visiteurs de plus en plus nombreux s'y rendent. Au grand plaisir des hôtes du chalet, la compagnie construit des pistes pour cavaliers sur les rives du lac et sur les versants de la montagne en direction des « lacs dans les nuages ». Le premier chalet est détruit par un incendie en 1892 mais remplacé par un autre l'année suivante, et les possibilités d'hébergement sont considérablement accrues entre 1903 et 1913. Le guide de la région du lac Louise, publié par Walter D. Wilcox, de Washington D.C., mentionne que le nombre de signatures au registre du chalet était passé de 50 en 1893 à plus de 5700 en 1908.[61]

Les cimes enneigées des pics majestueux surplombant le lac (qui dans certains cas forment la ligne de partage des eaux) lancent un défi auquel ne peuvent résister les alpinistes. Pour encourager l'escalade, la compagnie fait venir des guides de Suisse, construit spécialement pour eux une auberge au lac Louise et offre leurs services aux visiteurs moyennant rétribution. En 1902, la région entourant le lac Louise est intégrée dans le parc des Montagnes-Rocheuses lors de son agrandissement vers l'ouest jusqu'à la ligne de partage des eaux.

Augmentation du nombre de réserves

On n'ignorait pas la possibilité de créer des réserves au-delà des cimes des montagnes Rocheuses. L'établissement d'une réserve publique aux sources thermales de Banff en novembre 1885 avait éveillé l'intérêt non seulement des agents du chemin de fer Canadien Pacifique mais également des députés. Le 22 mars 1886, A.W. Ross, député de Lisgar au Manitoba, demande au ministre de l'Intérieur à la Chambre des communes si le gouvernement a l'intention de créer un ou plusieurs parcs le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique dans les Territoires du Nord-Ouest ou en Colombie-Britannique, et, le cas échéant, quelle sera l'étendue de ces parcs. Le ministre White lui répond que le gouvernement a effectivement l'intention de créer de nouvelles réserves mais qu'il n'en pas encore déterminé le lieu.[62] Ross écrit ensuite au ministre une lettre en date du 31 mars 1886, dans laquelle il recommande que des parcs soient créés à Banff et à Laggan dans les Territoires du Nord-Ouest, ainsi qu'au pied du mont Stephen, au sommet des monts Selkirk, au lac des Trois Vallées et au lac Shuswap en Colombie-Britannique. Une copie de cette lettre est envoyée à William Pearce, commissaire des mines à Winnipeg, afin qu'il donne ses impressions. Pearce répond par une note de service dans laquelle il attire l'attention sur la réserve existant à Banff et approuve la création de nouvelles réserves à Laggan et le long de la voie ferrée à partir du lac Kicking Horse (nommé aujourd'hui lac Wapta) jusqu'à un endroit situé à 1,6 km à l'ouest du mont Stephen. Il appuie également la création de réserves au sommet des monts Selkirk, aux lacs des Trois Vallées ainsi que dans le col Eagle, et il propose en outre d'en établir une dans le cañon Albert.

Réserves de Yoho et des Glaciers

Le ministre envoie des copies de la lettre de Ross et de la note de service de Pearce à W.C. Van Horne, vice-président du chemin de fer Canadien Pacifique. Dans sa réponse, Van Horne approuve les propositions de Pearce et ajoute que Henry Abbott, directeur général de la division du Pacifique, se rendra dans l'Ouest dans quelques jours et qu'il s'occupera alors de la question des parcs. Le 10 janvier, Van Horne fait parvenir à White une lettre d'Abbott dans laquelle celui-ci propose d'établir des réserves formant un carré de 16 km de côté à Banff et au mont Stephen, de 32 km de côté à proximité du pic Syndicat (mont Sir Douglas) dans les monts Selkirk, et de créer également une réserve qui engloberait les lacs Trois Vallées et Griffin dans la région du col Eagle. Le sous-ministre Burgess transmet la lettre d'Abbott au ministre à Calgary en lui proposant que les limites des futures réserves soient établies de façon à assurer leur protection. Il semble que le ministre ait préféré accepter la proposition d'Abbott puisque le 10 octobre 1886, l'arrêté en conseil C.P. 1880 qui prévoit l'établissement de réserves en régions montagneuses à quatre endroits est adopté. Ces endroits comprennent une région formant un carré de 16 km de côté entourant la base du mont Stephen à proximité de Field, une région constituant un carré de 32 km de côté près du mont Syndicat, une réserve représentant un carré de 24 km de côté dans le col Eagle et une région formant un carré ne pouvant avoir plus de 16 km de côté englobant l'amphithéâtre situé au sommet des monts Selkirk. Des copies de l'arrêté en conseil sont envoyées au secrétaire du chemin de fer Canadien Pacifique, à l'agent des forêts fédérales à Winnipeg et au commissaire des terres, également à Winnipeg. Sans tarder, William Pearce écrit de Winnipeg au secrétaire du ministre afin de lui demander si on n'a pas commis d'erreur dans la définition de la superficie des réserves en confondant les « carrés de x milles de côté » avec les « milles carrés». Le sous-ministre lui répond qu'il a déjà attiré l'attention du ministre sur les dimensions énormes des futures réserves mais que les mesures indiquées dans l'arrêté en conseil correspondent exactement à celles qu'avait proposées Abbott. On repense néanmoins à la question et, à la suite d'une réunion tenue dans le bureau du ministre à laquelle assistent Pearce et le sous-ministre Burgess, ce dernier écrit à Abbott pour lui proposer d'adopter la plus petite des deux superficies, qui serait à son avis suffisante. Abbott défend sa proposition antérieure en assurant que les dimensions préconisées assureraient une meilleure protection contre les incendies. Il s'attire une réponse hâtive de Pearce qui lui demande pourquoi, s'il juge bon de protéger les terres boisées du troisième secteur, le chemin de fer Canadien Pacifique y exploite une scierie où l'on coupe du bois pour la construction de hangars. Dans sa note de service, Pearce fait également remarquer au sous-ministre que la superficie de réserves de ce genre ne devrait pas dépasser les possibilités de

protection et de surveillance des voies d'accés. En définitive, l'opinion de Pearce et du sous-ministre l'emporte, et le 8 décembre 1887, la superficie initiale des réserves est modifiée par l'arrêté en conseil C.P. 2441 qui remplace les « carrés de x milles de côtés » par des « milles carrés».

Une dernière mesure s'impose pour confirmer l'établissement de ces réserves, étant donné que les divers arrêtés en conseil ne renferment aucune description précise des terres en question. On consulte une fois de plus Pearce qui envoie au secrétaire du ministère de l'Intérieur, le 5 avril 1888, des plans sommaires et une carte des terres que devrait comprendre, à son avis, chaque réserve. Avec l'aide de l'arpenteur en chef, on prépare une description des terrains par section ou sous-section, qui est adoptée par l'arrêté en conseil C.P. 2169 du 11 octobre 1888. La création de ces réserves est à l'origine des parcs nationaux de Yoho et des Glaciers. Le 14 octobre 1902, la réserve des terres entourant les lacs Trois Vallées et Griffin est annulée à la suite d'observations faites au ministre de l'Intérieur selon lesquelles cette région ne convient pas à l'établissement d'un parc. Les réserves du lac Louise, de Field, et des monts Selkirk sont pendant bien des années privées de services administratifs sur place, et seul l'intérêt et les fonds que leur accorde la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique les empêchent de sombrer dans l'oubli. La construction d'un chalet au lac Louise entraîne un accroissement lent mais progressif du nombre de visiteurs dans la région, qui arrivent presque tous par chemin de fer. Une petite colonie s'établit à proximité de Field, où les travaux d'entretien du chemin de fer et l'exploitation d'une mine de peu d'importance, la mine Monarch, située dans les environs, constituent les principales sources d'emploi. Avant la mise en service de wagons-restaurants, le Canadien Pacifique avait construit des restaurants aux gares de Field et de Glacier, où les trains s'arrêtaient afin que les passagers puissent prendre leurs repas. Ces restaurants se sont transformés en hôtels renommés, le *Mount Stephen House* et le *Glacier House*, qui sont rapidement devenus des lieux de villégiature. D'autres initiatives, notamment l'extension de la superficie initiale du parc, encouragent l'expansion et l'amélioration des installations et, en fin de compte, permettent à un public plus large de profiter davantage de la vie sauvage des montagnes et de ses nombreux attraits.

Le parc forestier des lacs Waterton

Avant la fin du XIX^{e} siècle, une autre réserve est créée à l'intérieur d'une des régions les plus pittoresques des Rocheuses canadiennes. Dans son rapport annuel de 1886, William Pearce, surintendant des mines, constate la popularité croissante des sources thermales de Banff et déclare en outre :

> *Il existe de nombreuses autres régions dans les montagnes Rocheuses où il conviendrait d'établir des réserves dans un proche avenir, notamment la région entourant les lacs qui atteignent presque le 49^{e} parallèle et se déversent dans la rivière Belly en passant par la rivière Waterton.*[64]

Les fonctionnaires du ministère ont négligé ou oublié cette proposition et ce n'est qu'en 1893 que les avantages d'établir une réserve publique autour des lacs Kootenay et Waterton éveillent l'intérêt du gouvernement. Au cours du mois de septembre de cette même année, F.W. Godsal, propriétaire d'une ferme d'élevage située dans le secteur Cowley au nord des lacs, écrit à Pearce à Calgary pour lui recommander de créer un parc autour des lacs. Godsal rappelait spécifiquement la recommandation faite par Pearce dans un « rapport officiel », et précise que les lacs, qui constituent depuis un certain nombre d'années un centre de villégiature pour les habitants des régions environnantes, qui vont y camper et y passer leurs vacances, devraient être réservés à la création d'un parc public avant que le peuplement, intensifié par la construction d'un chemin de fer à travers le col du Nid de corbeau, ne détériore la région.

Premier habitant de Waterton

Godsal s'intéressait depuis longtemps au mouvement en faveur de la création de parcs nationaux et il figurait parmi les signataires de la pétition envoyée en 1887 au ministre de l'Intérieur afin de protester contre la construction du tunnel menant à la source Cave à Banff. Il avait effectivement prophétisé en constatant le besoin de créer un lieu de délassement au sein de cette région où il en existait si peu. Moins d'une décennie auparavant, la région entourant les lacs Waterton était un endroit relativement sauvage dont le premier habitant permanent, John George « Kootenai » Brown, s'était établi sur les rives du lac Waterton Sud. Brown avait connu une vie extraordinaire d'aventures avant de s'établir en tant que guide, chasseur et pêcheur. Nommé enseigne de l'armée britannique en 1857, il sert pendant trois ans aux Indes avant de donner sa démission. Il s'embarque en Angleterre à destination de Panama, traverse l'isthme à pied, navigue vers le nord à destination de San Francisco et de Victoria, participe à la ruée vers l'or de Caribou, en 1865, et traverse les Rocheuses en empruntant le col Kootenay Sud. Au cours des années qui ont suivi, Brown est à tour de rôle chasseur, courrier de poste, éclaireur de l'armée, guide et interprète. En 1869, il épouse une Métisse à Pembina. Huit années plus tard il est mêlé à une rixe avec un commerçant qu'il blesse mortellement à coups de poignard. Brown est jugé pour meurtre et acquitté. L'année suivante, il revient aux lacs qu'il avait vus pour la première fois en 1865 et y établit un magasin. Ce nouveau mode de vie de commerçant, de chasseur et de pêcheur est interrompu par l'exercice d'autres fonctions, notamment celles d'éclaireur des Chasseurs des montagnes Rocheuses lors de la rébellion de 1885, et par la suite de guide et de porteur pour la police à cheval du Nord-Ouest à Fort MacLeod.[65] Dans cette région isolée mais superbe située à six kilomètres au nord de la frontière, Brown va assister en quelques années à des changements extraordinaires. Au cours des années 1889-1890, on découvre du pétrole dans la vallée du ruisseau Cameron en amont et à l'ouest des lacs Waterton Nord. Cette découverte donne lieu au premier boom pétrolier en Alberta, mais malgré le jalonnement intensif de concessions et la création d'une société d'exploitation, l'essor est de courte durée. Un habitant de la région, William Aldridge, puise du pétrole brut et le vend aux autres habitants et éleveurs des environs, mais il semble que les exploitants se soient rapidement désintéressés de l'affaire. À la suite de l'accroissement de la population, qui s'accompagne d'une réduction progressive du gibier et du

poisson, les premiers habitants, notamment Brown et Godsal, se rendent compte que la région se transforme rapidement et que les qualités qui en faisaient un paradis pour les sportifs sont en voie de disparition.

La recommandation faite par Godsal en septembre 1893 qui visait à transformer la région des lacs Waterton en parc national, exprime aussi sans aucun doute, l'opinion des autres habitants des environs. Pearce transmet rapidement la lettre de Godsal aux autorités supérieures en recommandant la création de la réserve et en soulignant que les terres en question ne conviennent pas à la culture et n'ont que peu de valeur pour l'élevage.[66] Cette proposition est accueillie avec très peu d'enthousiasme par le ministère de l'Intérieur. On ignore si les fonctionnaires faisaient ainsi preuve de prudence ou s'ils s'opposaient nettement à la création de nouvelles réserves. Quoi qu'il en soit, le dossier portant sur cette question fait état de l'attitude sceptique du secrétaire du ministère John Hall qui dans une courte note de service adressée au sous-ministre lui pose la question suivante : « N'estimez-vous pas que l'on accorde trop d'importance à cette question des réserves ? » Le sous-ministre A.M. Burgess transmet le dossier au ministre, l'honorable T. Mayne Daly, avec le commentaire suivant :

> *Je vous présente une carte indiquant la région qui, selon la proposition de Godsal, devrait être interdite au peuplement et transformée en parc national, puisqu'elle constitue un endroit de villégiature. L'accroissement du nombre de réserves peut finir par entraîner leur inutilité. Je crains que si les réserves continuent à se multiplier le public ne les trouve plus aussi sacrées. Il serait de loin préférable de ne créer qu'un ou deux parcs dans les régions les plus importantes afin d'être en mesure de les protéger convenablement et de leur garder la faveur du public.*[67]

Création du parc

Le fait qu'une année entière s'écoule avant qu'on ne prenne position sur les idées de Burgess reflète la lenteur des délibérations au sein du ministère à l'époque. Toutefois, Daly choisit de ne pas tenir compte de l'opinion de son sous-ministre, ce dont on doit lui être éternellement reconnaissant, et envisage une décision à long terme. Dans une note de service manuscrite datée du 19 novembre 1894, il prend une responsabilité qui aura des répercussions considérables sur l'avenir.

> *En raison de l'appui qu'a manifesté M. Pearce à la proposition de M. Godsal, j'approuve la constitution de ces terres en réserve pour la création d'un parc. La postérité nous en sera reconnaissante. Veuillez inclure les propos de M. Pearce traitant de la valeur des terres dans la lettre destinée au Conseil.*[68]

Le 30 mai 1895, certains secteurs des cantons 1 et 2 des rangs 29 et 30 à l'ouest du quatrième méridien sont consacrés à la création d'un parc forestier en vertu de l'article 78 de la Loi des terres fédérales. Le parc s'étend sur une superficie totale de 140 km^2 et englobe la partie du lac Kootenay ou Waterton située au nord de la frontière, ainsi que les lacs plus au sud et intermédiaires. Cette décision est des plus importantes car le rejet de la proposition de Godsal au début d'un nouveau siècle aurait sans aucun doute nuit aux propositions ultérieures de création de parcs nationaux. Bien qu'un grand nombre d'années s'écoulent avant la nomination d'un garde permanent et l'aménagement touristique de la réserve, les lacs Waterton et leurs multiples attraits sont dès lors à l'abri de la vente et mis à la disposition du public pour son bénéfice et son agrément.

Consécration de l'idée de parc national

Ainsi, lorsque le Canada pénètre dans le XX^e siècle, l'idée de parc national s'est fermement implantée. Le parc des Montagnes-Rocheuses existe depuis presque 13 ans et cinq autres réserves sont établies ailleurs dans les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk. La beauté incomparable du lac Louise est sauvée de l'exploitation, le noyau des parcs qui comprendront les merveilles de la vallée Yoho et les cimes enneigées des monts Selkirk est constitué, et la partie canadienne du parc international de la Paix Waterton-Glacier est préservée pour les générations futures. Les Canadiens peuvent envisager avec bonheur l'expansion d'un patrimoine national qui permettra au cours des années à venir à des millions de personnes de jouir de la vie en plein air et de divertissements salutaires dans une région d'une extraordinaire beauté naturelle.

Références

1. *Encyclopaedia Britannica*, première édition, Édimbourg 1771.
2. Morton, A.S., A *History of the Canadian West to 1870-71*, Nelson, Toronto, 1939, pp. 414 à 418.
3. McGillivray, Duncan, *Journal of Macmillan*, Toronto, 1929, Annexe p. 9.
4. Morton, A.S., p. 482.
5. Bridgeland, M.P. et Douglas, R., *A Guide to Jasper Park*, ministère de l'Intérieur, Ottawa, 1917, p. 15.
6. Simpson, George, *Narrative of a Journey Around the World*, H. Colburn, Londres, 1847, vol. I, p. 120.
7. Ibid.
8. de Smet, P.-J., *Orégon Missions*, E, Dunigan, New York, 1847, p. 204.
9. Rundle, R.T., *Extracts from the Journal of Robert T. Rundle*, Bibliothèque du ministère de l'Environnement, Ottawa.
10. Palliser, Captain John, *Journals, Detailed Reports and Observations relative to Captain John Palliser's Expedition in British North America*, Queen's Printer, Londres, 1843, p. 4.
11. Ibid., p. 5.
12. Ibid., p. 100.
13. Ibid., p. 106.
14. Ibid., p. 111.
15. *Palliser Journals*, p. 16.
16. *Glacier House Register, 1897-1910*, Archives de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique, Montréal.
17. Morton, p. 731.
18. Ibid., p. 753.
19. Ibid., p. 769.
20. Gibbon, J.M., *Steel of Empire*, Bobbs-Merrill, New York 1935, p. 157.
21. Ibid., p. 188.

22. Innis, H.A., *History of the Canadian Pacific Railway*, McClelland and Stewart, Toronto, 1923, p. 96.
23. Ibid., p. 98.
24. Rogers, A.B., *Letter to W.C. Van Horne* (Lettre adressée à M. W.C. Van Horne), Archives de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique, Montréal.
25. Wheeler, A.O., *The Selkirk Range*, Imprimerie du gouvernement, Ottawa, 1905, pp. 156 à 157.
26. Ibid., pp. 159 à 170.
27. Gibbon, J.M., p. 255.
28. Innis, H.A., p. 128.
29. *Crag and Canyon*, journal de Banff, 16 juillet 1933.
30. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1885, partie II, p. 18.
31. Transcription de témoignages recueillis lors de l'enquête sur les sources thermales de Banff, 7 et 8 juillet 1886, ministère de l'Intérieur, dossier nº 86776.
32. Ibid.
33. Ibid.
34. Ibid.
35. Hansard, 29 avril 1887.
36. Dossier nº 86776 du ministère de l'Intérieur.
37. Ibid.
38. Pearce, William, *Report on Investigation of Claims to the Hot Springs at Banff* (Rapport de l'enquête concernant les titres de propriété des sources thermales de Banff), ministère de l'Intérieur, dossier nº 86776, juillet 1886.
39. Transcription de témoignages, enquête sur les sources thermales de Banff, juillet 1886.
40. Dossier nº 86776 du ministère de l'Intérieur.
41. Pearce, William, *Establishment of the National Parks in the Rocky and Selkirk Mountains* (L'établissement des parcs nationaux dans les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk), Document présenté à la société historique de Calgary, 16 décembre 1924, *Calgary Herald*, 27 décembre 1924.
42. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1886, p. XX.
43. Ibid., pp. 80 à 83, partie I.
44. Ibid., p. 9, partie I.
45. Dossier nº 139450 du ministère de l'Intérieur.
46. Cramton, Louis C., *Early History of Yellowstone National Park and its Relation to National Park Policies*, U.S. Govt. Printing Office, 1932, p. 19.
47. Ibid., p. 28.
48. *Laws relating to National Parks Service*, United States Govt. Printing Office, 1933, p. 26.
49. Gibbon, J.M., p. 309.
50. Hansard, 3 mai 1887.
51. Ibid.
52. Statuts du Canada, 50-51, Victoria, chapitre 32.
53. Pearce, William, Document publié dans le *Calgary Herald*, 27 décembre 1924.
54. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1887, partie VI, p. 11.
55. J.W. Dafoe, *Clifford Sifton in Relation to his Times*, Macmillans, Toronto, 1931, p. 134.
56. Ibid., p. 105.
57. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1897, partie I, p. 3.
58. Dossier R-21 du Service des parcs nationaux.
59. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1897, p. 4.
60. Wilcox, Walter, *The Rockies of Canada*, Putnam's, New York, 1909, p. 12.
61. Wilcox, Walter, *Guide to the Lake Louise Region*, Judd et Detweiler, Washington, 1909, p. 7.
62. Hansard, 22 mars 1886.
63. Dossier nº 559260 du ministère de l'Intérieur, 4 novembre 1887.
64. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1886, partie I, p. 24.
65. Rodney, William, *Kootenay Brown, his Life and Times*, Gray's Publishing Ltd., Sidney, C.-B., 1969.
66. Dossier nº 559260 du ministère de l'Intérieur, 23 septembre 1893.
67. Ibid., 18 novembre 1893.
68. Ibid., 19 novembre 1894.

Chapitre 2

Expansion vers l'Ouest (1900 à 1981)

Gare et hôtel Glacier House, Chemins de fer du Canadien Pacifique.

Introduction

L'esprit d'entreprise de la Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique a contribué dans une large mesure à faire connaître assez tôt le parc des Montagnes-Rocheuses et son principal centre de villégiature, Banff. Pendant les 25 premières années, le parc national qui sera connu plus tard sous le nom de Banff n'était accessible que par chemin de fer. Avec les revenus qu'elle a tirés de la vente des terres, la compagnie a érigé des hôtels à des endroits stratégiques le long de la ligne de chemin de fer traversant les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk. Elle a aussi mené une campagne publicitaire par laquelle elle a fait valoir non seulement la somptuosité de ses hôtels, mais aussi la magnificence de leur cadre naturel. L'accroissement du nombre de visiteurs a eu vite fait de placer les Canadiens devant l'inéluctable: un parc de 673 km^2 ne pouvait plus répondre aux besoins d'une population en plein essor. À mesure que cette réalité a été reconnue, on a créé un réseau de régions nationales qui, vers le milieu du siècle, s'étendait de l'Atlantique presque jusqu'au Pacifique, afin de donner aux Canadiens un plus grand nombre de parcs plus vastes.

Comme on l'a déjà signalé dans le premier chapitre, on avait créé des réserves forestières ou des parcs le long de la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique à l'ouest de Banff, au lac Louise, à Field et à Glacier; aux lacs Waterton dans la partie sud-ouest actuelle de l'Alberta d'aujourd'hui et à Jasper le long de la ligne de chemin de fer projetée par le Grand Tronc. Ces réserves et le parc des Montagnes-Rocheuses ont formé le noyau du réseau des parcs nationaux du Canada. En 1912, l'automobile sous ses différentes formes remplaçait le cheval comme moyen de transport local et les premiers automobilistes dont l'esprit d'aventure était assez poussé ont exercé une profonde influence sur le mouvement en faveur de l'extension des parcs au Canada. Dans les pages suivantes on donnera des précisions sur les faits qui ont présidé à l'agrandissement des anciennes réserves, à leur désignation comme parcs nationaux et à la fondation de nouveaux parcs mettant en valeur la faune variée et unique du Canada dans les régions les plus remarquables du pays.

Le parc national de Banff

Avant la fin du XIX^e siècle, on incitait le gouvernement fédéral à accroître la superficie du parc national. Au début de janvier 1899, A.E. Cross, de Calgary, membre de l'Assemblée législative pour les Territoires du Nord-Ouest, écrivait à l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, et attirait son attention sur la disparition du gros gibier dans les Territoires. Il suggérait d'agrandir le parc des Montagnes-Rocheuses et d'y inclure les terres situées au nord du chemin de fer Canadien Pacifique et au sud du chemin de fer du col du Nid du corbeau et de l'étendre vers l'est du sommet jusqu'au pied des montagnes Rocheuses.[1] Selon toute apparence, Cross s'était assuré qu'on appuierait sa proposition, car le 25 février, Arthur L. Sifton, de Calgary, écrivait au ministre et proposait à son tour de reculer les limites du parc. Il avait joint une description des terres qui, d'après lui, devaient être comprises dans cet agrandissement. Ces terres étaient situées au sud du canton 34 entre la limite ouest du rang 7 et la frontière de la Colombie-Britannique.[2]

Dans son rapport annuel de 1898, le directeur du parc, Howard Douglas avait recommandé qu'on augmente la superficie du parc. Il s'est joint aux défenseurs du projet d'expansion en écrivant une longue lettre au ministre, le 23 mars 1899. Il comparait la superficie insignifiante du parc des Montagnes-Rocheuses (673 km^2) à celle du parc national Yellowstone aux États-Unis (7770 km^2) et à celles du nouveau parc Algonquin (1893) et du parc des Laurentides (1895), parcs provinciaux de l'Ontario et du Québec mesurant plus de 4662 km^2 chacun.[3] Il signalait aussi que de 1895 à 1898 le nombre de visiteurs au parc des Montagnes- Rocheuses avait été beaucoup plus considérable qu'au parc Yellowstone.

De plus, Douglas avançait qu'il serait probablement plus difficle de réunir des terres pour créer un parc après la division des Territoires du Nord-Ouest en provinces. Il rappelait en dernier lieu qu'il faudrait que le parc soit assez vaste pour répondre aux besoins des visiteurs qui veulent aller à cheval dans des lieux sauvages non accessibles par voiture pour y admirer des lieux remarquables et les merveilles de la nature.

Le parc s'agrandit

La presse de l'Ouest canadien défendait aussi le projet. Les éditoriaux du « Free Press » de Winnipeg et du « World » de Vancouver insistaient sur la nécessité de prendre des mesures immédiates. Sous la plume du rédacteur du Free Press on pouvait lire :

> *Il faut absolument que le parc national de Banff soit agrandi comme le réclame le directeur dans son rapport annuel. Le parc ne mesure que 260 milles carrés, à peu près dix fois moins que le parc national des États-Unis à Yellowstone. En ce moment il existe un grand nombre de terres inoccupées dans la partie nord des Rocheuses et il faut agir maintenant, avant que des investissements ne rendent plus difficile l'agrandissement du plus beau terrain de jeu au monde.*[4]

Clifford Sifton appuyait le projet d'agrandissement avancé par son frère Arthur et le directeur Douglas. Il a donc rédigé et fait imprimer un projet de loi visant à modifier la Loi sur le parc des Montagnes-Rocheuses. Ce n'est toutefois qu'en 1901 qu'on a étudié le projet. Lors de la session de 1902, le Parlement a approuvé le projet de loi qui a reçu la sanction royale britannique le 15 mai 1907.[5] Le parc allait maintenant occuper une superficie de 11 396 km^2 et englober la merveilleuse région du lac Louise constituée en réserve en 1892, les bassins des rivières Bow, Red Deer, Kananaskis et Spray et les lieux remarquables entourant les lacs Bow, Spray et Kananaskis.

Plus tard, la superficie du parc des Montagnes-Rocheuses subit d'autres modifications. En 1908, le directeur des Forêts est chargé de gérer le parc et un service de protection des forêts et du gibier est mis sur pied. Howard Sibbald, nommé garde-chasse en chef en 1909, propose au directeur Douglas de retrancher une partie du parc au pied des montagnes où des privilèges de coupe et d'élevage avaient été concédés. De l'avis de Sibbald, il fallait que, dans la mesure du possible, les limites soient plus précises que les frontières des cantons puisque la plupart de ceux-ci n'avaient pas été arpentés. Douglas convient de l'impossibilité de reconnaître au sol

les limites existantes et du coût prohibitif d'un arpentage. Il propose également que toute perte de terrain soit compensée par l'inclusion d'un territoire au nord du parc jusqu'à la rivière Saskatchewan Nord. D'après Campbell, directeur de la Direction des forêts, l'inclusion de terres au nord réduirait l'étendue des terrains de chasse publics en dehors du parc, et, par conséquent, celle des terrains mis à la disposition des pourvoyeurs. Finalement, le sous-ministre donne des directives qui ont pour effet de différer ces mesures. En effet, il décide qu'il est préférable de prendre en considération tous les parcs le long du versant est des Rocheuses, pas seulement celui des montagnes Rocheuses, et d'adopter une ligne de conduite convenable pour chaque cas.

Nouvelle loi sur les parcs

Le 19 mai 1911, la Loi sur les parcs et les réserves forestières remplace la Loi sur le parc des Montagnes-Rocheuses. La réserve forestière des Montagnes-Rocheuses englobe maintenant toutes les terres qui constituaient auparavant le parc des Montagnes-Rocheuses.[6] Cette nouvelle loi autorise la promulgation par arrêté en conseil des parcs fédéraux et leur création sur des terres comprenant des réserves forestières. Le 8 juin 1911, le parc des Montagnes-Rocheuses est reconstitué, mais il ne s'étend plus que sur 4662 km^2, c'est-à-dire qu'il est environ deux fois plus petit qu'auparavant.[7] Les dossiers disponibles renseignent très peu sur les raisons de cette diminution de 6734 km^2, mais il est fort probable qu'on a voulu faciliter la tâche administrative du personnel préposé au parc. Il semble aussi que ni l'honorable Frank Oliver, ministre, ni le directeur Campbell de la Direction des forêts n'étaient en faveur de l'agrandissement des parcs. Cette hypothèse est corroborée par le motif invoqué à l'appui de la forte diminution de la superficie du parc des Lacs-Waterton qui sera étudié plus loin dans le chapitre.

Peu de temps après la mise en application de la nouvelle loi sur les parcs, la gestion des parcs nationaux passe de la Direction des forêts à la Direction des parcs fédéraux tout récemment organisée et dirigée par J.B. Harkin à titre de commissaire. Ce dernier reconnaît la nécessité de répartir plus équitablement les terres publiques destinées à devenir des réserves forestières et des parcs nationaux. À la suite de discussions entre les agents des directions rivales, les bassins nord des rivières Red Deer et Panther et une partie de la vallée de la rivière Kananaskis sont réintroduits dans le parc des Montagnes- Rocheuses en 1917. Cette mesure a accru la superficie du parc de 4662 à 7125 km^2.

Nouvelles modifications des limites

Quelques années plus tard, les limites du parc des Montagnes-Rocheuses subissent de nouvelles modifications. En 1927, le gouvernement fédéral doit voter des lois suivants lesquelles on confiera désormais les ressources naturelles des quatre provinces de l'Ouest aux gouvernements provinciaux. Puisque les terres contiguës aux limites du parc ne dépendraient plus du gouvernement qui assurait la gestion des parcs, il était indispensable d'établir longtemps à l'avance les futures limites des parcs.

Au début de 1927, le sous-ministre de l'Intérieur autorise une étude sur les limites des parcs nationaux de Banff et Jasper. À cette fin, R.W. Cautley, A.F., agent du ministère possédant une vaste expérience, est choisi pour fixer en collaboration avec le gouvernement provincial les limites permanentes appropriées des deux parcs.

L.C. Charlesworth, président du Conseil d'irrigation de l'Alberta *(Irrigation Council of Alberta)* est nommé représentant officiel de cette province. À la suite des nombreux voyages qu'il effectue pendant les étés de 1927 et 1928, Cautley rédige un rapport dans lequel il propose de retrancher certains secteurs qui ont une grande valeur commerciale pour l'Alberta et de conserver ceux qui possèdent les caractéristiques et le potentiel propres à un parc. Le représentant provincial ayant donné son entière approbation à toutes ces propositions, le 6 février 1929, on commence par transférer au parc des Montagnes-Rocheuses un secteur de 2528 km^2 au sud du col Sunwapta qui avait déjà fait partie du parc national de Jasper. En même temps, on ajoute un secteur de 267 km^2 entourant le mont Malloch. La superficie du parc passe ainsi à 9920 km^2.

C'est en vertu de la Loi sur les parcs nationaux de 1930 qu'on a retranché du parc national de Banff des terres qui ne satisfaisaient pas aux nouveaux critères.[10] Ces terres comprenaient la vallée de la rivière Kananaskis qui avait été ravagée par un incendie, une partie du bassin des lacs Spray possédant un potentiel d'energie électrique, un secteur du bassin de la rivière Ghost, une grande partie du bassin de la rivière Red Deer et un secteur de 199 km^2 dans l'angle des rivières Cline et Siffleur inclus dans le transfert de Jasper à Banff en 1929. La loi de 1930 désigne le parc sous le nom de Banff et fixe sa superficie à 6695 km^2.

Ce nom était utilisé depuis 1888 lors du déplacement de la gare, située alors sur la voie de garage 29, à son emplacement permanent adjacent à l'agglomération urbaine du parc. Depuis lors, l'agglomération porta le nom de la gare. Ce nom avait été proposé par Sir Donald Smith, qui devint Lord Strathcona. Smith, un des directeurs de la compagnie des chemins de fer du Canadien Pacifique, était né près de Banff, ville située dans le Nord-Est de l'Écosse.

Dernière modification à la superficie

En 1933, on modifie légèrement la limite est du parc, après que l'Alberta eut cédé au Canada 83 ha de terrain pour faciliter la construction d'un nouvel édifice à l'entrée du parc sur la route de Calgary à Banff. La dernière modification des limites du parc est effectuée en 1949 à proximité du réservoir des lacs Spray qui avait été aménagé par la Compagnie d'électricité de Calgary *(Calgary Power Company)*.[11] À la demande de l'Alberta, on retranche 54 km^2 aux abords de la chaîne Goat par une modification à la loi sur les parcs nationaux, ce qui permet d'achever plus facilement la construction d'une centrale hydro-électrique sur un terrain provincial, mais réduit la superficie du parc national de Banff à 6641 km^2.

L'ère de l'automobile

Plus que tout autre facteur, l'automobile a contribué à l'accroissement du nombre de services offerts aux visiteurs à Banff et dans les parcs nationaux qui ont été créés par la suite. Même si un règlement interdisait son entrée dans le parc jusqu'en 1910, l'automobile fait maintenant partie intégrante de la vie des gens et contribue à l'élaboration d'un vaste réseau de routes reliant les parcs

L'aménagement original des sources Upper Hot Springs, Banff, 1930.

Le nouvel aménagement des sources Upper Hot Springs, Banff, 1932.

entre eux. En 1911, il existe une route partant de Calgary pour se rendre au parc des Montagnes-Rocheuses et, cette année-là, on entreprend de prolonger vers l'ouest de Banff une route pour les automobiles. En 1920, la jonction avec le lac Louise est établie et, en 1923, l'achèvement de la route de Banff à Windermere permet de se rendre à Banff à partir du sud-est de la Colombie-Britannique. En 1926, il est possible de se rendre en automobile au parc de Yoho grâce au prolongement de la route du lac Louise jusqu'à Field et, l'année suivante, on ouvre la route de la piste Kicking Horse jusqu'à Golden.

Une nouvelle route est tracée pendant la Dépression des années 30. En 1932, dans le cadre du projet d'aide aux chômeurs, on entreprend la construction de la route de Banff à Jasper. Achevée en 1939 et ouverte au début de 1940, la route permet aux automobilistes de voyager directement du lac Louise au lotissement urbain de Jasper tout en traversant une région d'une beauté incomparable rehaussée par la présence de cimes enneigées, de chutes, de champs de glace et de glaciers.

Le point culminant des améliorations successives apportées à la grand-route traversant les parcs de Banff et de Yoho est la construction de la route transcanadienne. Cette dernière, dont le tracé a été choisi après de nombreuses études, évite une grande partie de l'ancienne route. L'achèvement de la route traversant le parc de Banff en 1958 entraîne un accroissement considérable du nombre de visiteurs.

Mise en valeur de Banff

L'augmentation du nombre des visiteurs dans le parc des Montagnes-Rocheuses a entraîné l'expansion de la ville de Banff et la création de nouveaux services et aménagements destinés aux visiteurs. Les cars et les taxis ont remplacé la pittoresque diligence et les voitures attelées. Plusieurs anciens hôtels ont été rénovés. Le premier hôtel Banff Springs et l'hôtel Château Lac Louise, qui avaient été détruits dans un incendie, ont été reconstruits selon une architecture plus moderne.

La construction de cabines en bois rond dans le parc a commencé en 1934, après l'attribution, par le directeur du parc, de sites destinés à recevoir ce genre d'aménagement pour les visiteurs. Situés dans les alentours de la ville de Banff et le long des routes, ces innovations ont été vivement appréciées. Par la suite, l'aménagement de chalets a été supplanté par la construction de motels, en particulier dans la ville de Banff. Au milieu des années 1960, des centres touristiques sont venus remplacer les précédentes formes d'aménagement destinées aux visiteurs.

L'aménagement du premier centre touristique à l'extérieur de la ville a eu lieu au Centre du lac Louise en 1964. Ce centre, qui réunit au même endroit un terrain de camping, un parc pour remorques, un terrain de pique-nique, et un aménagement moderne de motel, a mis un frein à la croissance sporadique de services touristiques le long des routes du parc.

Aménagement des sources supérieures

Les sources supérieures de Banff continuent d'attirer un public nombreux. Les premières piscines des sources thermales, dirigées par des entreprises privées, ont été complétées en 1904 lorsqu'une nouvelle piscine extérieure et des vestiaires ont été érigés par l'administration du parc. L'établissement thermal ne contenait pas seulement des cabines d'habillage pour hommes et femmes mais également des bains chauds, des salles de vapeur, des douches chaudes et froides, et des salles de bain modernes. Sa rapide popularité entraîne des constructions adjacentes pour ajouter d'autres vestiaires essentiels.

À la longue, cet aménagement public devient désuet et en dessous des critères requis par un parc national. En octobre 1931, l'ancien hôtel Grandview Villa, endommagé par un incendie au cours de la même année, est acquis de la famille Brett pour la somme de 6500 $. Cet endroit est choisi pour construire un nouvel établissement thermal en pierre et une nouvelle piscine extérieure. Achevé et inauguré en juin 1932, le nouveau bâtiment qui était ouvert toute l'année, comprenait un grand nombre d'aménagements souhaités tels que des bains intérieurs, des salles de vapeur, des vestiaires plus pratiques. Un programme de modernisation entrepris en 1961 ajouta une nouvelle piscine, des accès améliorés aux services intérieurs, des rafraîchissements et des salons de massage loués à des concessionnaires.

Sources thermales Cave et Basin

Au tournant du siècle, les piscines de Cave et Basin étaient devenues insuffisantes pour recevoir le nombre croissant de baigneurs. À la fin de 1902, le directeur du parc Douglas entreprend de faire construire une nouvelle piscine, achevée et inaugurée en 1904. Elle mesurait 15 m sur 30 et sa profondeur atteignait 2,74 m au plus profond. En 1905 des vestiaires supplémentaires sont ajoutés. À la longue, les services existants ne répondent plus aux besoins et en 1912, une fondation est commencée pour un nouvel établissement thermal plus grand, conçu par l'architecte Walter Painter, de Calgary. Des difficultés liées à la construction en retardent son ouverture jusqu'en 1914. La plus grande partie de la structure est érigée sur des piliers enfoncés dans le tuf poreux du sous-sol. Les murs du bâtiment et de la piscine sont en béton et les murs extérieurs sont recouverts de pierre à chaux (Rundle). Deux belvédères à l'extrémité est, recouverts de tuiles rouges, ajoutent un cachet particulier à l'ensemble. L'un donne accès à la grotte et les deux permettent de contempler la zone réservée aux bains. Le toit au-dessus des vestiaires situés le long de la partie sud de la piscine permet de se promener et de profiter de la vue. La nouvelle piscine mesurait 41 m sur 11 et était considérée comme la plus grande du Canada.

Reconstructions ultérieures

Une rénovation substantielle de l'établissement thermal de Cave et Basin a été réalisée en 1935. Les vestiaires construits en 1887 et 1903 furent démolis et remplacés par une nouvelle structure recouverte en pierre. La piscine de la source thermale Basin est améliorée, un bassin est aménagé et les accès aux vestiaires sont également améliorés. Le toit original des vestiaires qui était composé de panneaux en verre, présentait des fissures au niveau des joints. La lumière naturelle qu'il diffusait à l'intérieur disparut lorsque le toit reçu un recouvrement en bitume. Les eaux des sources thermales, fortement imprégnées de minéraux, ont posé d'importants problèmes de plomberie, particulièrement après l'introduction de chlore pour des raisons sanitaires. La couleur foncée de l'eau de la grande piscine empêcha les sauveteurs de venir en aide à un

baigneur en détresse et fut la cause d'un accident tragique. En conséquence, en 1960, l'eau naturelle de la source fut remplacée dans la piscine par de l'eau chlorée provenant de la ville, chauffée artificiellement pour conserver une température confortable. En 1970, pour des raisons sanitaires, la piscine de la source thermale Basin et le bassin adjacent furent fermés. En 1980, les bains intérieurs furent également fermés.

Préparatifs pour le centenaire

Au milieu des années 1970, la planification de la célébration du centenaire des parcs nationaux en 1985, commençait. Les sources Cave et Basin, considérées comme le lieu d'origine de notre réseau des parcs, prennent une importance évidente dans la planification. Cependant, en 1976, la détérioration des édifices, des problèmes d'entretien sérieux et le coût d'opération, hâtent la fermeture de l'établissement thermal Cave et Basin. De précédentes propositions de planification favorisaient la fermeture permanente de tous les services de bains, et l'utilisation de l'établissement thermal comme centre d'interprétation. Les résidants de Banff et des alentours, cependant, se sont élevés contre cette proposition et un comité local fut constitué, pour veiller à la conservation de l'établissement thermal Cave et Basin en tant que centre actif récréatif. Ce comité est à l'origine de pétitions qui réunirent plusieurs milliers de signatures en faveur de la préservation de l'état original de Cave et Basin.

Décision de reconstruction

Les premières propositions de Parcs Canada en faveur d'une reconstruction, jointes à une consultation publique, entraînèrent la réception de différents concepts d'utilisation future de l'établissement historique. Finalement, une proposition réunissant une piscine extérieure avec un centre d'interprétation fut choisie. Le futur centre du centenaire Cave et Basin proposé devait offrir des activités toute l'année. Pendant les 80 jours de la saison estivale, les baigneurs revêtus de leurs propres maillots ou d'un maillot « 1900 » loué, pourraient utiliser la grande piscine extérieure remplie d'eau chlorée et filtrée provenant de la source thermale Cave. La modification des pièces du rez-de-chaussée du bâtiment principal de 1974, comprendrait des services pour les personnes handicapées. Enfin la piscine serait agrandie pour permettre aux très jeunes enfants et aux personnes en chaises roulantes de s'y baigner. Pour cela le niveau de profondeur remonterait jusqu'à affleurement.

La piscine Basin serait restaurée d'après son style original du XIX^{e} siècle et une réplique de l'établissement thermal de 1887 serait érigée sur ses bords. Cependant, en raison des normes sanitaires et de sécurité actuelles, il ne serait pas possible de s'y baigner. La grotte « Cave » serait mise en vedette et le second étage de l'édifice principal présenterait une exposition retraçant l'histoire des parcs nationaux canadiens. L'établissement thermal comprendrait également une salle d'exposition de photos, un foyer « style 1900 » et une petite salle présentant des programmes audio-visuels retraçant les événements exceptionnels s'étant déroulés dans les parcs depuis cent ans.

La reconstruction de l'établissement thermal Cave et Basin débute en 1981 et s'achève au début de 1985. En plus de restaurer la piscine et les autres composants de la construction soulignés ci-dessus, le tunnel conduisant à la grotte est aménagé pour permettre aux chaises roulantes d'y accéder. Les services d'interprétation du centre du centenaire sont ouverts toute l'année, un grand terrain de stationnement est construit et deux sentiers d'interprétation ont été aménagés. Le sentier de la découverte permet d'apprécier l'histoire et la géologie des sources thermales, tandis que le sentier du marais est orienté sur la faune et la végétation particulières aux eaux chaudes sulphureuses.

L'honorable Suzanne Blais-Grenier, ministre de l'Environnement, inaugure le 15 juin 1985 le centre du centenaire Cave et Basin, en présence de plusieurs centaines d'invités et d'autres visiteurs rassemblés pour commémorer le centenaire des parcs nationaux du Canada.

Agrandissement des terrains de camping

L'aménagement de terrains de camping découle logiquement de l'ampleur prise par les voyages en automobile. Le premier grand terrain de camping du parc est établi en 1916 le long de la rivière Bow en aval du confluent des rivières Bow et Spray. À la suite de son annexion ultérieure au terrain de golf *Banff Springs*, on aménage en 1927 sur le mont Tunnel un nouveau terrain de camping qui est progressivement agrandi pour recevoir à la fois les remorques et les tentes. En 1967, on ouvre un terrain à l'est du terrain initial situé sur le mont Tunnel pour répondre à la demande continue d'emplacements de camping. En 1969, le terrain de camping ainsi agrandi devient le plus vaste du réseau des parcs nationaux et offre ce qu'il a de mieux en matière d'installations de camping y compris l'eau, l'électricité et des égouts. Deux autres terrains équipés et neuf terrains satellites offrent des emplacements supplémentaires aux campeurs.

Sports d'hiver

À la suite de la vogue des sports d'hiver, le parc national de Banff qui était auparavant un centre de villégiature estivale est transformé en station de villégiature ouverte toute l'année. Pendant plus de 50 ans, un carnaval annuel se déroule chaque hiver à Banff. Le curling est introduit en 1900 et, en 1922, un club local construit sa première patinoire couverte. En 1962, le club utilise les installations du centre récréatif de Banff récemment construit.

Introduit en 1900, le ski devient de plus en plus populaire chaque année. Les premières installations de ski apparaissent sur les pentes du mont Norquay dominant la ville de Banff. Un club de l'endroit érige un chalet et le directeur du parc aide à aménager un tremplin et des descentes. Le premier télésiège inauguré en 1948 sert à transporter des touristes durant l'été. En 1959, l'entreprise privée installe un télésiège sur les pentes inférieures du mont Whitehorn près du lac Louise, créant ainsi un centre de ski à cet endroit. Plusieurs autres télésièges, de nouvelles pistes de descente et un vaste parc de stationnement sont venus par la suite s'y ajouter. En 1936, on implante le noyau d'une autre station de ski célèbre au nord-ouest de Banff à Sunshine Valley. Les premiers remonte-pentes et télésièges sont perfectionnés en 1956 et l'entreprise privée procède en 1963 à un nouvel aménagement majeur de la région. Trois chalets pour l'hébergement des skieurs, un pavillon d'étape, des remonte-pentes et des télésièges contribuent à faire du village Sunshine une station de ski d'envergure.

Le guide Rudolph Aemmer au sommet du mont Victoria, parc national de Banff, 1933.

Le mont Lefroy, parc national de Banff.

Le col Sunshine, parc national de Banff.

Après la construction de l'École des beaux-arts de Banff, on assiste entre 1947 et 1968 à un accroissement des activités culturelles. Un immeuble imposant sur les pentes du mont Tunnel dominant Banff fut construit comme annexe de l'Université de Calgary, qui a également financé l'entreprise. Des cours variés y sont offerts dans le domaine des beaux-arts, de la musique, des langues et de la gestion des affaires. En construisant un immeuble moderne à Banff en 1968 pour conserver les archives du parc des Montagnes-Rocheuses, on a mis à la disposition des résidants et des visiteurs une bibliothèque moderne, une galerie d'art et un dépôt d'articles, de livres et de dossiers se rapportant aux montagnes Rocheuses.

Parce qu'il est le plus ancien, le plus célèbre et l'un des plus grands parcs nationaux du Canada, le parc de Banff a gardé sa popularité première. Ses paysages magnifiques, ses excellentes routes, ses curiosités naturelles uniques et ses installations ont attiré des milliers de visiteurs en nombre toujours croissant depuis sa fondation il y a 85 ans. Depuis 1967, plus de deux millions de visiteurs ont admiré chaque année des attraits uniques et variés, confirmant ainsi les prévisions de l'un de ses promoteurs, Sir John A. Macdonald, qui disait que le parc deviendrait « une importante station thermale ».[12]

Références

1. Dossier B.2, Vol. 1, Service des parcs nationaux, 21 janvier 1899.
2. Ibid., 25 février 1899.
3. Ibid.
4. Ibid.
5. Statuts du Canada, 2 Edouard VII, chapitre 31.
6. Statuts du Canada, 1 - 2 George V, chapitre 10.
7. Arrêté en conseil C.P. 1338, 8 juin 1911.
8. Arrêté en conseil C.P. 2594, 18 septembre 1917.
9. Arrêté en conseil C.P. 158, 6 février 1929.
10. Statuts du Canada, 20-21 George V, chapitre 33.
11. Statuts du Canada, 13 George VI, chapitre 5.
12. Hansard, 3 mai 1887.

Le parc national de Yoho

La création de parcs nationaux a connu un nouvel essor en décembre 1901. À cette date, la réserve entourant le mont Stephen en Colombie-Britannique fut agrandie afin d'inclure un secteur de 2144,5 km^2.[1] Devenue réserve de Yoho, elle englobe la magnifique vallée Yoho, les lacs Emerald, O'Hara et McArthur et la majeure partie des bassins des rivières Beaverfoot, Ottertail et Amiskwi. Cet agrandissement qui vient à point résulte des explorations d'un Allemand, Jean Habel de Berlin. Celui-ci avait pour ambition d'explorer la région où s'élevait au milieu des glaciers surplombant la vallée Yoho un pic très élevé, visible de la voie ferrée du Canadien Pacifique.[2] Habel le nomma « Hidden Mountain », mais en 1898, cette montagne est appelée mont Habel, et par la suite « des Poilus » en souvenir du surnom donné aux soldats français qui ont combattu à la première guerre mondiale.[3] Dans son volume *The Trail to the Charmed Land*, (Le sentier de la forêt enchantée), Ralph Edwards soutient que Habel visait comme autre objectif la conquête du mont Balfour. Cette cime domine les montagnes Wapiti qui encadrent l'ouest de la vallée de la rivière Bow, à partir du versant nord du col Kicking Horse.

Exploration de la vallée Yoho

Professeur de mathématiques, scientifique et alpiniste de grand talent, Habel arrive à Field en juin 1897. L'ascension du mont Balfour avait déjà été tentée à partir de la vallée de la rivière Bow. On informe Habel que cette vallée, appelée à l'époque « embranchement nord de la rivière Wapta », est impénétrable car il s'agit d'une région sauvage de gorges, de rochers et de broussailles.[5] Aucunement intimidé, l'alpiniste décide de passer par le lac Emerald.

Tom Wilson, le célèbre guide et porteur à qui l'on doit la découverte du lac Emerald, l'équipe. Habel quitte Field le 15 juillet 1897 en compagnie d'un guide, Ralph Edwards, d'un porteur en chef, Fred Stephens, et d'un cuisinier, Frank Wellman.[6] Quatre chevaux portent le matériel mais Habel voyage à pied. Un sentier les conduit au lac Emerald. De là, ils suivent un chemin qui traverse des forêts denses et des pentes recouvertes de glace. Enfin, ils franchissent le col Yoho. Une terrasse leur permet d'admirer les chutes Takakkaw et les flancs de la vallée Yoho où s'accumulent des tonnes de glace. Habel décrit le spectacle en ces termes :

> *En face de nous, un torrent impétueux jaillissait des amas de glace suspendus aux flancs de la vallée. Cette chute qui se précipitait d'une paroi perpendiculaire était si majestueuse et si grandiose que nulle autre au monde ne pouvait la surpasser. Un tel spectacle ne pouvait être vu nulle part ailleurs dans la vallée.*[7]

En descendant dans la vallée, le groupe explore la haute vallée Yoho aussi appelée Waterfall, les chutes Twin, le glacier Yoho et le champ de glace Waputik. Habel réussit à escalader un contrefort du mont Balfour qu'il nomme « Trolltinder ». Toutefois, il a dû mettre fin à l'expédition et renoncer au mont « Hidden » faute de provisions. En retournant à la vallée Kicking Horse et à Field, le groupe longe la vallée Yoho jusqu'au cañon qu'il évite en grimpant les pentes boisées entourant le versant nord-est du mont Field.

Établissement de la réserve

En 1898, lors de l'assemblée annuelle du Club de montagne Appalaches *(Appalachian Mountain Club)*, on lit un compte rendu des expéditions de Habel. Toutefois, ce n'est qu'en 1901 que l'on rapporte au ministère de l'Intérieur à Ottawa la beauté des paysages splendides de cette région. Le guide Ralph Edwards avait décrit à son employeur Tom Wilson les merveilles de la vallée Yoho. À son tour, Wilson avait convaincu les agents de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique en leur démontrant comment il serait possible d'en faire une région touristique si l'on construisait une route. Finalement, au cours d'une visite à Ottawa en février 1901, Charles Drinkwater, adjoint du président de la compagnie de chemins de fer, fait part des découvertes de Habel au sous-ministre de l'Intérieur James A. Smart. À la suite de cette rencontre, Drinkwater écrit une lettre à Smart lui proposant de faire de la vallée Yoho une réserve. Lui-même fortement impressionné par le potentiel touristique que laisse entrevoir les récentes découvertes, Drinkwater présente une demande officielle pour obtenir une concession de neuf hectares de terrain près de

la gare de Field. La compagnie de chemins de fer voulait y construire des écuries, un corral et d'autres installations afin de pouvoir répondre aux besoins des visiteurs qui seraient attirés par ces merveilles de la nature.[8]

Après de nombreuses discussions au cours desquelles on considéra, puis rejeta le nom de « Chutes Wapta » on constitue, le 14 décembre 1901, la réserve Yoho d'une superficie de 2146 km^2, afin de conserver les « glaciers, les chutes d'un grand débit et d'autres sites merveilleux à l'intérieur de ses limites. » À l'arrêté en conseil est joint un plan sur lequel les limites de la réserve sont tracées en rouge. C'est l'arpenteur en chef, Edward Deville, qui propose le nom Yoho. Dans une lettre adressée au sous-ministre, il lui fait remarquer que le nom exact de la principale chute est Takakkaw, nom que lui avait donné Sir William Van Horne, le président de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique. Deville note aussi que Takakkaw est une expression crise signifiant « c'est magnifique ».[9]

Création du parc de Yoho

En 1911, en vertu de la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux, la réserve de Yoho devient le parc (national) fédéral de Yoho.[10] Tout comme plusieurs autres parcs créés à ce moment-là, la superficie du parc de Yoho est réduite et ne s'étend plus que sur 1450 km^2. Onze ans plus tard, une nouvelle réduction ramène la superficie du parc à 1233 km^2 afin d'exclure plusieurs coupes de bois. Au moment de l'adoption de la Loi sur les parcs nationaux en 1930, on fixe de nouvelles limites afin de suivre, dans la mesure du possible, les élévations de terrain plutôt que les lignes de cantons. La superficie du parc est maintenant de 1313 km^2.

Aménagement du parc

Peu de temps après la création du parc, le ministère de l'Intérieur en entreprend l'aménagement. De 1902 à 1908, Howard Douglas, directeur du parc des Montagnes- Rocheuses, gère le parc avec l'aide d'un directeur adjoint, mais après 1908, cette tâche incombe au directeur en poste. Douglas commence la construction d'un réseau de routes et celle du lac Emerald est achevée en 1904. En 1903, on tente d'ouvrir un chemin dans la vallée Yoho, mais à cause de fonds limités, du relief accidenté et de la vétusté du matériel, il faut sept ans pour construire la route. En 1909, les chutes Takakkaw sont accessibles par voiture à cheval et l'année suivante la route est complétée.[11] Sous l'administration Douglas, on prolonge également la route du lac Emerald afin qu'elle fasse un détour pour emprunter un pont naturel enjambant la rivière Kicking Horse à l'ouest de Field. De plus, on transforme en une voie carrossable, une voie ferrée abandonnée qui se dirige vers l'ouest de Field à Ottertail.

Après que la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique eut percé les tunnels en spirale dans les monts Ogden et Cathedral en 1908 et 1909, diminuant ainsi la pente de la « grosse colline » à l'est de Field, le directeur du parc utilise la plate-forme abandonnée pour y faire construire vers l'est une route panoramique qui remonte la vallée de la rivière Kicking Horse presque jusqu'au lac Wapta. En 1919, on permet aux automobiles de passer sur la plupart des routes où circulaient auparavant les voitures à cheval et la vallée Yoho leur sera ouverte en 1920.[20] Comme le public demande une route carrossable depuis le lac Louise jusqu'au parc Yoho, le ministère de l'Intérieur commence en 1924 à construire la route se rendant à Field ainsi que son prolongement jusqu'à la limite occidentale du parc. En juillet 1926, le tronçon de Field est ouvert et vers la fin de l'année la route atteint la limite du parc où elle rejoint la route construite depuis Golden par le gouvernement de la Colombie-Britannique. La route, connue sous le nom de piste de Kicking Horse, est inaugurée en juillet 1927. La grand-route traversant les parcs a servi à relier la route transcontinentale depuis les Prairies jusqu'en Colombie-Britannique avant la réalisation de la route transcanadienne. Au cours des années, on a amélioré d'autres routes dans le parc. En 1959, le tracé de la route du lac Emerald est modifié à certains endroits et, en 1962, on pose un revêtement. De plus, les accotements de la route de la vallée Yoho sont élargis au moyen de murs de soutènement en acier de sorte qu'en 1956 les lacets spectaculaires ne présentent plus de grands dangers aux automobilistes.

Hébergement

Construit en 1886 par la Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique et premier hôtel de Field, le Mount Stephen House sert pendant de nombreuses années de principal centre d'hébergement pour les touristes. Plus tard, il est remis au Y.M.C.A. et transformé en pension et en centre de loisirs pour les employés de chemin de fer. Il est finalement démoli en 1963 et le personnel est logé dans des dortoirs modernes. La compagnie construit d'autres installations d'hébergement sous forme d'auberges et de camps au lac Emerald en 1903, dans la vallée Yoho, au lac Wapta et au lac O'Hara pendant les années 20. Toutefois, elle a peu à peu vendu ses concessions à des exploitants privés. Les chalets du mont Cathedral sont construits en 1933 près de la jonction de la route de la vallée Yoho et de la Transcanadienne. Ravagée par un incendie en 1961, l'auberge Wapta est reconstruite en 1963 par un groupe de Calgary.

Administration du parc

En 1908, le directeur en poste est chargé d'administrer le parc national de Yoho et, quelques années plus tard, on lui confie les trois autres parcs (Kootenay, Glaciers et Mont-Revelstoke) situés en Colombie-Britannique. En 1957, les parcs des Glaciers et du Mont-Revelstoke sont administrés séparément et un directeur est affecté au parc de Kootenay. On construit le premier centre d'administration en 1905 sur un terrain appartenant à la compagnie de chemins de fer près du poste télégraphique de Field. En 1933, le directeur et le personnel emménagent dans un immeuble de l'avenue Stephen. Plus tard, le ministère achète le terrain et l'immeuble et, en 1955, les locaux sont agrandis et modernisés.

Le lotissement urbain de Field est fondé en 1884 lorsque la voie ferrée du Canadien Pacifique atteint cet endroit. Son nom vient de Cyrus W. Field, promoteur du premier câble sous l'Atlantique, qui se trouvait dans la région cette année-là.[13] Les premiers résidants demeurent de chaque côté de la rivière Kicking Horse, mais, en 1909, les maisons situées sur la rive nord sont presque complètement détruites ou endommagées par l'avalanche qui dévale les pentes du mont Burgess. On arpente le lotissement urbain pour la première fois en 1904 et, par la suite, on y fait un certain nombre d'ajouts. Field est le seul

lotissement urbain situé dans un parc national où l'administration des parcs nationaux n'a pas loué tous les lots de terrain aux résidants. Après la fin des travaux de construction du chemin de fer, la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique arpente une partie des terrains sur lesquels étaient construites les gares et les inclut dans une subdivision. Aujourd'hui encore, une partie du lotissement urbain située au nord de l'avenue Stephen est sous la dépendance de la compagnie de chemins de fer et la propriété de celle-ci.

Amélioration des routes

Avant 1926, les visiteurs qui demeuraient loin du parc ne pouvaient s'y rendre que par train. Les premiers touristes descendaient à Field et logeaient au Mount Stephen House ou se rendaient par diligence au lac Emerald. Les clients des auberges Wapta et Lac O'Hara pouvaient descendre à la gare Hector surplombant le lac Wapta et de là prendre un bateau jusqu'à l'auberge Wapta ou emprunter une piste pour cavaliers jusqu'au lac O'Hara.

En 1927, la grand-route du parc, la piste Kicking Horse traversant le parc d'est en ouest, est ouverte aux automobilistes. Quelques années plus tard, la plupart des visiteurs se rendent au parc Yoho en voiture. Il faut alors un plus grand nombre de terrains de camping et de pique-nique. Le Service des parcs nationaux en aménage à certains endroits le long des principales voies touristiques. En 1955 débute la construction de la route transcanadienne et elle se termine en 1958. Vers la fin de cette année-là, la route est recouverte d'un revêtement dur, mais la dernière couche d'asphalte n'est appliquée qu'en 1963. En 1962, la route transcanadienne emprunte le col Rogers et traverse les parcs nationaux des Glaciers et du Mont-Revelstoke contribuant ainsi à accroître le nombre de visiteurs qui, au parc de Yoho, s'élève maintenant à plus de 900 000 par année.

Activités récréatives

Les résidants du parc et les visiteurs pratiquent des sports de plein air tels l'équitation, l'alpinisme et font des excursions à pied. Peu après la création du parc, on construit des écuries à Field et au lac Emerald de même qu'à la vallée Yoho et au chalet Wapta au début des années 20. Le Club alpin du Canada *(Alpine Club of Canada)* fait son premier camp dans le parc en 1906. Pendant de nombreuses années, il loue un terrain sur la rive sud du lac O'Hara et y tient un camp d'été. En 1931, le club occupe deux chalets situés dans le pré Alpine. Ils avaient été construits par le Canadien Pacifique qui avait transporté les autres propriétés dont le chalet du lac O'Hara, sur la rive du lac en 1925 et 1926. En 1941, le club construit un chalet dans la petite vallée Yoho. La région entre la vallée Yoho et le lac Emerald est un endroit renommé pour les excursions et l'équitation. Parmi les sentiers les plus empruntés, l'un passe par le col Yoho et l'autre longe le sommet des pentes du chaînon President qui domine la chute Takakkaw. Vers le milieu des années 30, on aménage un terrain de golf dans la plaine Kicking Horse et les résidants l'utilisent pendant quelques années. La Commission des loisirs de Field aménage une piste de ski sur une pente à l'ouest de Field en bordure de la route transcanadienne. Un club de curling formé à Field au début des années 1930 existe toujours et le patinage à l'extérieur a été en vogue pendant plusieurs années.

La mine Monarch

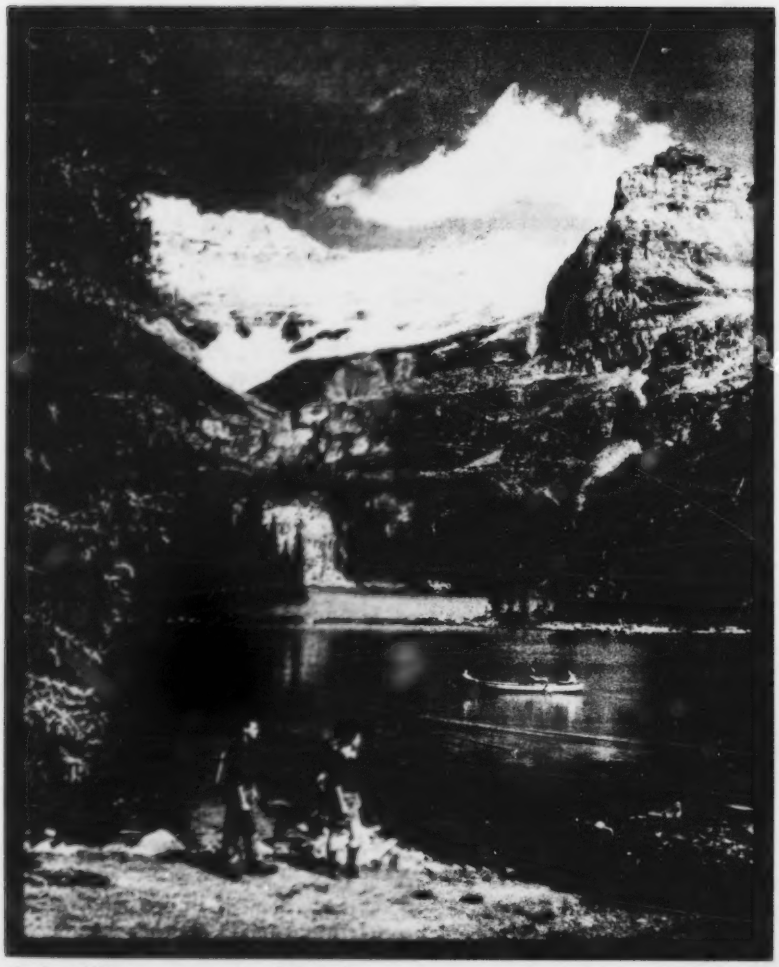
Des puits sur les pentes des monts Stephen et Field sur chacune des rives de la rivière Kicking Horse font état de l'activité minière qui s'est déroulée à l'est de Field durant presque 60 ans.

En 1884, on fixe les limites de la concession minière Monarch d'après les renseignements fournis par Tom Wilson et, en 1893, la Couronne cède le terrain. Le minerai de plomb trié à la main est expédié à Vancouver à intervalles irréguliers jusqu'en 1912. À cette date le syndicat minier du mont Stephen met en service un petit concentrateur actionné par gravité sur une propriété de la compagnie de chemins de fer sise en contrebas de l'entrée de la mine. Cette année-là on commence le broyage des minerais et on poursuit cette activité de façon intermittente jusqu'en 1924. En 1925, A.B. Trites, président de la *Pacific Mining Development and Petroleum Company*, devient propriétaire de la mine Monarch, de la mine avoisinante, St-Etienne, et de certaines autres concessions minières se trouvant sur le mont Stephen ainsi que d'un groupe de concessions appelé *Kicking Horse Mine* situé de l'autre côté de la vallée. En 1926, le ministre de l'Intérieur lui accorde un permis d'occupation pour trois parcelles de terrain situées dans la vallée Kicking Horse afin qu'il les exploite et construise des bâtiments. Trites conclut aussi un accord avec le ministre aux termes duquel la compagnie jouit de certains privilèges. Par contre, il est stipulé qu'après 21 ans, le droit de propriété sur toutes les concessions minières de la Couronne et sur les autres concessions appartenant à Trites et à sa compagnie reviendrait à la Couronne.

En 1929, Trites vend sa part dans les deux mines à la *Base Metals Mining Corporation*. Cette société construit une nouvelle usine en contrebas de la mine Monarch sur une propriété de la compagnie de chemins de fer, installe une voie de tramway aérienne, construit des annexes et commence à exploiter la mine en novembre 1929. La mine Kicking Horse, qui comprenait des concessions minières établies en 1910, est mise en service en 1941. On y avait installé une voie de tramway aérienne afin de transporter le minerai de l'entrée de la mine jusqu'à une trémie dans la vallée. De là, on le transportait par camion sur une distance de trois kilomètres à l'usine du mont Stephen.

Durant la guerre, la production de plomb, de zinc et d'argent atteint un niveau élevé et, en 1947, la société demande et obtient une prolongation de deux ans afin d'extraire les minéraux qui restaient. En 1948, on prolonge le permis jusqu'en 1957, mais en novembre 1952, la société ferme les deux mines. Au cours des deux années suivantes, elle vend une grande partie de son équipement. Elle obtient l'assentiment du ministère pour sous-louer un certain nombre de ses bâtiments aux entrepreneurs construisant la route transcanadienne et au ministère fédéral des Travaux publics. Au début de 1958, la société décide de restituer à la Couronne son droit de propriété sur toutes les concessions qu'elle détenait. Cette décision n'est toutefois acceptée que lorsque toutes les terres jadis occupées par la société sont nettoyées et les puits bouchés à la satisfaction du directeur du parc.

Au cours des années d'exploitation, on avait déversé sur le bord de la rivière Kicking Horse un amoncellement de



Le lac O'Hara, parc national de Yoho.

Le glacier Daly et la chute Takakkaw, parc national de Yoho.

résidus miniers, ce qui était très laid et qui, par temps sec, se dispersait en nuages de poussière dans les environs. En juillet 1960, au cours d'une crue de la rivière, les autorités du parc jettent ces résidus à l'eau au moyen d'un bulldozer. L'ancien chantier d'exploitation de la mine est nettoyé en 1961, mais en 1968 le ministère n'avait pu encore obtenir de la société qu'elle se conforme aux exigences relatives à la fermeture des puits et ce, malgré un échange de lettres et des négociations qui ont duré dix ans. Enfin, en mai 1968, la société cède à la Couronne les titres de toutes les terres et concessions minières en sa possession.

Références

1. Arrêté en conseil C.P. 2181, 14 décembre 1901.
2. Habel Jean, *The North Fork of the Wapta, Appalachia,* Vol. VIII, 1898.
3. Conseil géographique du Canada, 18e rapport, Imprimeur du roi, Ottawa, 1924.
4. Edwards Ralph, *The Trail to the Charmed Land,* H.R. Larson Co., Saskatoon, 1950.
5. Ibid.
6. Ibid.
7. Habel Jean.
8. Dossier Y.2 du Service des parcs nationaux, 18 février 1901.
9. Ibid., 26 novembre 1901.
10. Arrêté en conseil C.P. 1338, 8 juin 1911.
11. Rapport annuel, ministère de l'Intérieur, Ottawa, 1911, partie V, p. 37.
12. Rapport annuel, ministère de l'Intérieur, Ottawa, 1921, p. 38.
13. Conseil géographique du Canada, 18e rapport, 1924, Imprimeur du roi, Ottawa, 1924.

Le parc national des Glaciers

Le gouvernement fédéral fit très peu de travaux d'aménagement dans la réserve entourant la gare Glacier dans les monts Selkirk pendant les 15 années qui ont suivi son établissement en 1886. Située au coeur d'une contrée sauvage, la réserve n'était accessible que par le principal chemin de fer du Canadien Pacifique. La voie traversant les monts empruntait le col Rogers. C'était un endroit dangereux à cause des avalanches qui dévalaient les pentes abruptes en entraînant roches, arbres et glace. Afin de protéger les passagers et les wagons, on a construit des voies de glissement et des pare-neige en bois résistant pour détourner ou arrêter les masses de neige qui tombaient sur la voie durant l'hiver.

Glacier House et la gare Glacier

Près du sommet du col, à la gare Rogers, la compagnie de chemins de fer avait construit un service d'entretien comprenant une rotonde pour entreposer les locomotives de réserve, les chasse-neige et d'autres machines. Une petite collectivité s'établit le long de la voie sur des terrains arpentés en 1912 par N.C. Stewart et désignés par ce dernier sous le nom de lotissement urbain du col Rogers. Cette petite subdivision comprend les résidences des employés du chemin de fer, une pension, un magasin, un bureau de poste et un centre récréatif. À la gare Glacier située à environ cinq kilomètres à l'ouest, la compagnie avait construit en 1886 un restaurant et un petit hôtel appelé Glacier House qui faisait partie d'une série de quatre hôtels de montagne établis dans le but de faciliter le remorquage des trains jusqu'au sommet des grandes pentes. Voici ce qu'écrivait à ce sujet J.M. Gibbon dans son livre sur l'histoire du Canadien Pacifique :

> *Aucun hôtel, si luxueux soit-il, ne peut se permettre d'exploiter un wagon-restaurant parce que le coût de la main-d'oeuvre double le prix de revient des repas. Aussi, puisque le train transportait des passagers de toutes classes, fallait-il construire des restaurants convenables aux gares dans les montagnes afin qu'il y ait moins de wagons-restaurants à remorquer et que le prix de revient soit le même que dans un hôtel.*[1]

Centres alpins

Des établissements de ce genre ont été installés à Field, Revelstoke et North Bend en Colombie-Britannique.

L'hôtel Glacier House ouvre ses portes le 1er janvier 1887, et peu de temps après, c'est l'arrivée des premiers visiteurs, attirés par son emplacement unique, le décor magnifique et l'excellent service. Les nombreux pics offraient autant de défis aux alpinistes et constituaient ainsi les principaux attraits de la région. Le major A.B. Rogers, découvreur du col, et son neveu, de même que le professeur John Macoun et son fils James avaient fait des ascensions à proximité du col Rogers en 1881.[2]

En 1888, le révérend W.S. Green du *British Alpine Club* (Club alpin britannique) inaugure ce que l'on peut appeler l'ère de l'alpinisme dans les Selkirks. Il entreprend de tracer une carte topographique des pics et des glaciers entourant le col Rogers et, en 1890, il publie un récit de ses escalades dans son livre *Among the Selkirk Glaciers* (Dans les glaciers Selkirk).[3] Cette année-là, des membres de clubs alpins de Suisse et d'Angleterre visitent la région et font de nombreuses ascensions remarquables, notamment Emil Huber et Carl Sulzer qui escaladent le mont Sir Donald, appelé auparavant pic Syndicate. En 1897, un groupe d'alpinistes britanniques, dont le professeur J.N. Collie, H.B. Dixon et J.P. Baker, arrive en compagnie du premier guide suisse, Peter Sarbach.[4] Deux ans plus tard, le Canadien Pacifique engage deux guides licenciés Edouard Feuz et Christian Hasler d'Interlaken en Suisse, les premiers d'une colonie de guides qui au cours des années ont servi une clientèle enthousiaste au Lac Louise, à Field et à Glacier. L'affluence des visiteurs incite la compagnie à construire deux annexes à l'hôtel Glacier House. La seconde achevée en 1906 porte le nombre de chambres à 90.[5]

À l'origine, la réserve des Glaciers s'étend sur une surface rectangulaire d'une longueur d'environ dix kilomètres sur une largeur de sept kilomètres qui englobe le col Rogers, la voie de raccordement en contrebas de la gare Glacier, les monts MacDonald et Avalanche et la langue du glacier Illecillewaet. Chose curieuse, elle ne comprend pas le pic Syndicate, qui sera appelé plus tard mont Sir Donald, bien que l'arrêté en conseil autorisant la constitution en réserve en ait expressément prévu l'inclusion.[6] Les premiers travaux sont exécutés par le Canadien Pacifique et consistent surtout en l'aménagement de sentiers d'excursion qui conduisent au glacier Illecillewaet aussi appelé glacier « Great », au lac

Marion sur le versant du mont Abbott et à d'autres endroits avoisinants. Vers 1903, Glacier House est un centre alpin très connu et bon nombre de montagnes environnantes ont été escaladées. La liste des premières et des deuxièmes ascensions de quelques-uns des plus hauts pics de la réserve dressée par A.O. Wheeler permet de constater que vers la fin de 1903, près de 40 montagnes ou sommets principaux ont été escaladés pour la première fois.[7]

Agrandissement du parc des Glaciers

Le 26 novembre 1903, la réserve est agrandie et comprend 16 cantons ou 1492 km^2.[8] Les motifs à l'appui de cet agrandissement ne sont pas précisés dans l'arrêté en conseil : « C'est le moment opportun d'étendre la superficie du parc afin d'y inclure les plus beaux paysages des alentours. » Il semble fort probable toutefois que le ministre de l'Intérieur ait accédé aux désirs de la population qui demandait de réserver au public une plus grande région montagneuse d'une beauté remarquable. La promulgation de la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux en 1911 entraîne la réduction de la superficie de plusieurs parcs nationaux. Afin d'exclure des terres jugées impropres à un parc, on retranche 280 km^2 du parc des Glaciers, réduisant ainsi sa superficie à 1212 km^2.[9] En 1930, on fixe de nouvelles limites qui suivent les élévations de terrain et portent la superficie du parc à 1349 km^2.[10]

Découverte des cavernes Nakimu

La découverte des cavernes Nakimu en 1904 par C.H. Deutschman de Revelstoke attire encore plus l'attention sur le parc des Glaciers et, en conséquence, le gouvernement entreprend le premier aménagement effectif du parc. Quoique né aux États-Unis, Deutschman est un citoyen canadien naturalisé. Il découvrit cet endroit extraordinaire en faisant de la prospection à proximité du ruisseau Cougar. Plus tôt durant l'année, Deutschman avait exploré la région en raquettes mais la neige profonde et molle l'empêchait d'avancer. Il y retourne en octobre et, tout en remontant le cours du Cougar, il s'aperçoit tout à coup que le lit du ruisseau est à sec.

> *Je pouvais entendre l'eau couler devant, et en poursuivant mon chemin, j'ai constaté que le ruisseau disparaissait dans le sol par un grand trou situé au pied des grosses chutes. Près de là, j'ai trouvé une autre vaste ouverture dans le rocher, par laquelle je suis entré dans la grotte que j'ai explorée jusqu'à ce que l'absence de lumière me force à rebrousser chemin. Au cours d'explorations ultérieures, je devais me rendre compte que ce jour-là, le 22 octobre 1904, j'avais découvert l'ensemble de cavernes le plus important au Canada. J'ai passé les quelques jours qu'il me restait à essayer de découvrir d'autres entrées. En tout, j'en ai découvert sept, dont certaines étaient grandes et d'autres juste assez larges pour me permettre de m'y faufiler.*[11]

Deutschman protège sa découverte en jalonnant deux concessions minières d'une superficie de 914 m sur 457 m et en les enregistrant à Revelstoke. En avril 1905, Deutschman accompagne le premier visiteur dans les grottes. Il s'agit de A. Johnston, l'éditeur du *Revelstoke Mail-Herald*. En mai, il revient avec un groupe de 12 personnes, dont le directeur du parc des Montagnes-Rocheuses, Howard Douglas, un ingénieur des mines, W.A. Ayres, R.B. Bennett de l'*Associated Press* de Vancouver. Plus tard, à titre de représentant de la Couronne, Douglas entame des négociations avec Deutschman dans le but d'acheter les deux concessions. Ce dernier renonce finalement à ses titres de propriété moyennant 5000 $.[12]

Aménagement des cavernes et ouverture de sentiers

Il semble que lorsque Deutschman a accepté de vendre ses droits sur les grottes il ait convenu avec Douglas Howard de participer à l'aménagement et à l'exploitation de celles-ci.[13] Que la déclaration de Deutschman à cet effet soit exacte ou non, il demeure que Douglas a proposé qu'on engage Deutschman en qualité de gardien et que par la suite ce dernier a été embauché sur une base saisonnière. Au début de 1906, Douglas veille à ce que l'on ouvre un sentier du réservoir du chemin de fer à l'est de la gare Ross Peak jusqu'aux cavernes. On autorise Deutschman à construire des cabanes de bois rond près de la gare et des grottes pour héberger les visiteurs. La Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique ouvre et entretient un autre sentier de Glacier House jusqu'au réservoir, qui rejoint le sentier menant aux grottes. En 1911 et 1914, le Service des parcs transforme la piste pour cavaliers en un chemin carrossable. En 1915, une diligence transporte les visiteurs de l'hôtel à la fin du chemin, à environ deux kilomètres de l'entrée des cavernes. Chaque année, Deutschman a continué à explorer les grottes; il s'est construit un pavillon et a en outre installé des échelles, des rampes et d'autres dispositifs pour les visiteurs. En 1915, à la suite d'un arpentage fait par O.S. Finnie, ingénieur du ministère de l'Intérieur, on perce un tunnel à travers le rocher afin qu'il soit plus facile d'entrer dans les grottes inférieures.

Les premiers comptes rendus sur les caractéristiques uniques des cavernes, rédigés par W.S. Ayres et Arthur O. Wheller, ont été publiés dans le rapport annuel de l'arpenteur en chef du Canada.[14] Le 29 mai 1905, Ayres a guidé une équipe d'inspecteurs dans les grottes et, pendant les trois derniers jours du mois, il effectue d'autres visites en compagnie de Deutschman. Wheller, membre du personnel des Levés topographiques du Canada, fait également une étude approfondie des lieux en août 1905. Le compte rendu de Wheeler, auquel était joint un plan indiquant l'étendue des grottes, contient une description très détaillée des différents passages qui ont été explorés. En 1927, un autre ingénieur du ministère, C.M. Walker de Banff, procède à l'étude des grottes inférieures. Pendant la dépression des années 30, les budgets des parcs sont fortement réduits et, en 1932, le poste de gardien est supprimé. Peu de temps après, les cavernes sont interdites au public par mesure de sécurité.[15] Plus tard, on en autorise l'accès aux personnes munies d'un permis et chargées d'effectuer des observations scientifiques. Les études effectuées par un consultant de 1965 à 1969 en fournissent une meilleure connaissance et permettent de découvrir de nouveaux passages.

Le tunnel Connaught

Percé dans le mont Sir Donald par le Canadien Pacifique et ouvert en décembre 1916, le tunnel Connaught marque le début d'une ère nouvelle au parc des Glaciers. En effet, les grandes pentes, le coût élevé de l'exploitation de la ligne traversant le col Rogers et de l'entretien des pare-neige, ainsi que les accidents occasionnels provoqués par les avalanches, avaient incité la compagnie à percer un tunnel dès 1913. La pire avalanche est survenue en mars 1910 au moment où une équipe travaillait à dégager un train. Soixante-deux hommes furent ensevelis.

Des chantiers de construction sont établis à environ deux kilomètres du sommet du mont Sir Donald et à chaque extrémité du tunnel projeté, qui devait s'étendre sur environ huit kilomètres. Les équipes de forage se rencontrent le 9 décembre 1915 et, le 17 juillet 1916, le gouverneur général, le duc de Connaught, préside à l'inauguration du tunnel. Le 9 décembre 1916, la nouvelle ligne entre en service.[16] En plus d'éliminer le besoin de pare-neige dans le col Rogers, le tunnel permet d'abaisser la pente de 164 m.

Le déplacement de la voie ferrée entraîne la fermeture de la station et du chantier au col Rogers. Il faut construire une nouvelle gare juste à l'ouest du tunnel. On déménage ou démolit tous les bâtiments mais on laisse les murs de la rotonde. Comme la nouvelle ligne contourne Glacier House, on construit une route jusqu'à la nouvelle gare en utilisant une partie de l'ancienne rampe. À partir de 1917, l'hôtel Glacier House n'est ouvert que pendant l'été, mais durant plusieurs années il est pratiquement comble. Construit en 1923 par le Canadien Pacifique près des cavernes Nakimu, un salon de thé est ouvert de 1924 à 1927. Toutefois, la fermeture de Glacier House par la compagnie de chemins de fer le 15 septembre 1925 marque la fin d'une époque.[17] Pendant quatre ans, le bâtiment reste intact, mais à la fin de 1929 tous les meubles et les plafonniers sont enlevés et un entrepreneur démolit le bâtiment et brûle les décombres. Plus tard, le titre de propriété sur le terrain où étaient construits la gare Glacier et le Glacier House est cédé à la Couronne.

Diminution du nombre de visiteurs

La fermeture et la démolition de Glacier House entraînent une diminution du nombre de visiteurs dans le parc des Glaciers. Les guides suisses sont partis et on ne trouve plus dans le parc ni chevaux de louage ni diligences. Le propriétaire du magasin situé à la gare du col Rogers s'installe dans un local neuf près de la nouvelle gare Glacier. Certains visiteurs peuvent loger dans le magasin mais les autres doivent dormir sous la tente. On ne compte un nombre considérable de visiteurs que lorsqu'un club d'alpinisme vient faire une excursion dans le parc. Les cavernes Nakimu restent toutefois ouvertes au public pendant plusieurs années. En 1919, C.H. Deutschman accepte un emploi mieux rémunéré aux États-Unis et son successeur, George Steventon, demeure à son poste durant plusieurs années avant la fermeture des grottes. Deutschman est décédé au Connecticut en 1967.

Protection contre les avalanches

La décision de faire passer par le col Rogers la route transcanadienne reliant Golden à Revelstoke entraîne un regain d'activité dans le parc national des Glaciers. Les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ayant arpenté le terrain, une équipe d'employés du parc commence à défricher la plate-forme. En 1958, un entrepreneur commence à construire la route et, en 1962, on applique la première couche d'asphalte. Parmi les nombreux problèmes posés par l'entretien de la route, celui des avalanches est le plus sérieux. Il a été possible de le résoudre en partie en construisant plus de 823 m de pare-neige de béton à des endroits critiques. Toutefois, ce n'est qu'en établissant une station d'observation sur le mont Fidelity qu'il a été possible de prévoir les avalanches entre la limite est du parc et le cañon Albert. Dans cette station, un personnel hautement qualifié réunit les données enregistrées et transmises par des appareils automatiques, qui lui parviennent de deux observatoires situés à une altitude élevée, et peut ainsi prévoir les avalanches. Les pentes dangereuses sont ensuite stabilisées au moyen d'explosifs lancés dans la zone de déclenchement de l'avalanche par des obusiers manoeuvrés par un détachement de l'Artillerie canadienne. On érige la première station d'observation sur le mont Abbott en 1956 et le deuxième au col Balu en 1958. La principale station, située au mont Fidelity, a été complétée en 1961.

Administration du parc

Depuis la création du parc des Glaciers et jusqu'en 1908, le directeur du parc national de Banff assure la surveillance du parc des Glaciers. En 1909, on nomme un directeur des parcs des Glaciers et de Yoho, dont le bureau est à Field. À la suite de la décision de faire passer la route transcanadienne par les parcs des Glaciers et du Mont-Revelstoke, on nomme en 1957 un directeur pour les deux parcs, dont le bureau est situé à Revelstoke dans un immeuble loué.

Bâtiments du parc

Au parc des Glaciers, le premier chalet des gardes est construit en 1914 sur la route menant aux cavernes Nakimu, près de la gare Glacier. En 1916, trois gardes saisonniers sont en fonction et des pavillons sont érigés aux ruisseaux Stoney et Flat, et à la gare Glacier. En 1921, on construit une baraque, une écurie et un nouveau chalet de gardes à proximité de Glacier House. La pavillon situé au ruisseau Stoney, qui était un ancien bâtiment du Canadien Pacifique, est remplacé en 1936 par une construction neuve et, en 1947, celui du ruisseau Flat l'est aussi. Des postes de guet sont construits au ruisseau Grizzly en 1929, à la rivière Beaver en 1941, au ruisseau Mountain en 1952 et à la montagne Bald en 1953. En 1961, un nouveau bâtiment érigé au sommet du col Rogers remplace le pavillon de Glacier qu'il avait fallu fermer en raison de la construction de la route transcanadienne. En 1964, un nouveau pavillon situé à proximité de l'entrée est du parc sur la route transcanadienne remplace celui du ruisseau Stoney.

Le bureau principal du parc est aménagé au col Rogers entre 1962 et 1965. Il comprend un service d'entretien de véhicules, des magasins et un édifice central dans lequel se trouvent les appartements du personnel et une salle à manger. En 1968, d'autres logements sont mis à la disposition des employés sous forme d'immeubles résidentiels. Un bâtiment érigé en 1962 à l'intérieur des limites orientales du parc sert à en surveiller l'accès.

Nouvelles installations

En 1964 est construite l'auberge Northlander, le premier établissement touristique à l'intérieur du parc depuis la fermeture de Glacier House en 1925. Au sommet du col Rogers, une auberge moderne offre toutes les commodités notamment une salle à manger, une piscine chauffée et une station-service. Les campeurs peuvent séjourner dans des terrains de camping partiellement équipés, achevés en 1963 et situés aux ruisseaux Loop et Illecillewaet à proximité de la route transcanadienne. En 1964, on commence à aménager un autre grand terrain de camping au ruisseau Mountain à 19 km à l'est du sommet du col Rogers. Achevé en 1970, ce terrain met à la disposition des campeurs 260 emplacements pour les tentes et 46 pour les caravanes.

Activités récréatives

Au parc des Glaciers, les activités les plus populaires sont l'équitation, l'alpinisme et les excursions. Durant de nombreuses années, les alpinistes se réunissent à l'hôtel Glacier House, mais après la démolition de l'hôtel en 1929, ils doivent établir des campements. En 1945, le Club alpin du Canada achète une ancienne maison du Canadien Pacifique et s'en sert durant une partie de l'année. En 1947, le club érige le refuge A.O. Wheeler presqu'en face de l'emplacement de l'ancien hôtel Glacier House. Entre 1909 et 1911, le Service des parcs construit un sentier partant du col Rogers, remontant le ruisseau Bear jusqu'au col Balu, et se dirigeant vers l'ouest pour rejoindre le sentier des cavernes Nakimu. Le chemin coupe-feu ouvert entre 1911 et 1914 depuis Glacier House jusqu'au col Rogers sur la voie ferrée abandonnée devient une route entre 1940 et 1950. On construit également deux sentiers, dont l'un part du ruisseau Stoney-Sud et se rend au sommet de la montagne Bald en remontant le ruisseau Grizzly, et l'autre part du pavillon des gardes et remonte le ruisseau Flat. En 1961, la route d'accès à la station de prévision des avalanches du mont Fidelity est terminée. En hiver, on peut faire du ski au parc national des Glaciers. Lors de la construction de la route transcanadienne, on a installé un petit remonte-pente au col Rogers sur les versants du mont Cheops. Plus tard, le propriétaire de l'auberge Northlander rallonge la piste de ski et installe deux remonte-pentes. Les caractéristiques de la pente et des environs restreignent l'aménagement ultérieur de la région.

Le parc national des Glaciers comporte de nombreux centres d'intérêt exceptionnels tels les champs de neige, les glaciers et les profondes vallées boisées. Les cimes enneigées du mont Glacier constituent des défis pour l'alpiniste courageux et, lorsque les cavernes Nakimu seront ouvertes à nouveau au public, les visiteurs pourront admirer un exemple remarquable de galeries souterraines creusées par l'érosion fluviale. Selon un dicton, « aucune neige n'est aussi blanche, aucun nuage n'est aussi radieux et aucune forêt n'est aussi verte que dans les monts Selkirk. » Après de nombreuses années, on a finalement construit une route moderne qui permet à un nombre toujours croissant de visiteurs d'admirer les attraits du parc.

Références

1. Gibbon J. M., *Steel of Empire.*
2. Wheeler A.O. *The Selkirk Mountains,* Stovel Company, Winnipeg, 1912, p. 20.
3. Ibid., p. 23.
4. Ibid., p. 27.
5. Longstaff F.V., *Historical Notes on Glacier House, Canadian Alpine Journal,* 1948, p. 195.
6. Arrêté en conseil C.P. 1880, 10 octobre 1886.
7. Wheeler A.O., *The Selkirk Range,* Imprimeur du gouvernement, Ottawa, 1905, p. 374.
8. Arrêté en conseil C.P. 1950, 26 novembre 1903.
9. Arrêté en conseil C.P. 1138, 8 janvier 1911.
10. Arrêté en conseil C.P. 134, 11 février 1930.
11. Deutschman C.H., *Old Grizzly*, manuscrit inédit, Dossier G.324 du Service des parcs nationaux, Vol. 2.
12. Arrêté en conseil, 26 décembre 1906.
13. Deutschman, *Old Grizzly.*
14. Rapport de l'arpenteur en chef pour l'année se terminant le 30 juin 1906, Imprimeur du roi, Ottawa.
15. Dossier G.2 du Service des parcs nationaux, 7 mai 1935.
16. Dossier G.17 CP 1 du Service des parcs nationaux, 15 décembre 1916.
17. Longstaff F.V., Lettre dans le *Vancouver Star,* 9 février 1929, Dossier G. 17 C.P. 8 du Service des parcs nationaux.

Le parc national des Lacs-Waterton

À la suite de sa création en 1895, le parc forestier des Lacs-Waterton ou Kootenay est devenu un lieu de camping et de pique-nique fréquenté par les résidants des villages des alentours, notamment de Pincher Creek, de Cardston, de Fort MacLeod et de Lethridge. Les visiteurs semblent apprécier le caractère sauvage de cette région, d'autant plus que le ministère de l'Intérieur n'avait pris aucune mesure pour aménager le parc ou le pourvoir de services. Il constitue essentiellement une réserve forestière sans surveillance ou protection particulière. Les habitants munis d'un permis peuvent y couper du bois et les règlements en vigueur prévoient la prospection pétrolière et l'établissement d'une réserve comprenant des terres pouvant contenir des gisements pétroliers. Malgré le ralentissement de la première ruée vers le pétrole de 1890-1891, l'intérêt suscité par les ressources pétrolières de cette région est ranimé en 1898 lorsqu'un arrêté en conseil autorise la constitution d'une réserve de terrains destinés à la prospection pétrolière, ainsi que la vente ultérieure de ces terres.[1] Un an auparavant, John Lineham, d'Okotoks, un ancien député de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, avait établi une réserve de terres destinées à l'exploration pétrolière le long du ruisseau Oil, appelé aujourd'hui ruisseau Cameron. En 1901, il crée la *Rocky Mountain Development Company* (Société d'exploitation des montagnes Rocheuses). Peu de temps après, il achète, à un prix variant entre 1 $ et 3 $ l'acre, 1600 acres (647,5 ha) de terres pouvant contenir des gisements pétrolifères. En novembre 1901, Lineham transporte un appareil de forage dans l'étroite vallée du ruisseau et établit un camp de forage ainsi que le plan du lotissement urbain d'« Oil City ». En 1902, il découvre du pétrole à une profondeur de 311 m. Vers la fin de 1907, il creuse trois puits supplémentaires, mais la quanti-

té de pétrole produite est insuffisante pour permettre une exploitation.[2]

La *Western Oil and Coal Company* (société de pétrole et de charbon de l'ouest) tente de découvrir des gisements de pétrole importants. En 1906, elle fore un puits de 521 m à un endroit maintenant situé dans le lotissement du parc Waterton. En octobre 1905, ce puits produit un baril de pétrole par jour, mais après l'effondrement de ses parois, on n'y trouve plus que des poches de pétrole.[3]

Propositions visant à agrandir le parc

En 1905, plus de la moitié des lots de terrain qui constituent le parc sont réservés à l'exploration pétrolière et les activités connexes préoccupent certains habitants de la région intéressés à la conservation. Le 21 septembre 1905, dans une lettre adressée au secrétaire de l'Intérieur, F.W. Godsal, de Crowley, lui propose de protéger les intérêts du public et d'envisager la possibilité d'agrandir le parc. Godsal avait été l'instigateur de la création du parc en 1895 et, dans sa lettre, montre que les usagers du parc en connaissent très bien les attraits naturels et le potentiel récréatif.

> *Récemment, j'ai de nouveau visité la région et je puis vous dire que les paysages qui s'y trouvent sont d'une beauté et d'une majesté incomparables et sans égal dans nulle autre région, même à Banff. En outre, un très grand nombre d'habitants des villages de Pincher Creek, de MacLeod, de Cardston et d'ailleurs s'y rendent chaque année pour camper puisque c'est maintenant le seul endroit qui s'y prête. Par conséquent, il est essentiel de préserver ce bel endroit pour le public. Tout d'abord, je doute que la réserve soit assez grande à cette fin étant donné que le sol y est très rocailleux et impropre à la culture ou à la colonisation. Elle peut donc être agrandie sans nuire à personne. De plus, puisque certains groupes peuvent y forer des puits de pétrole, ce que personnellement je regrette, mais peut-être le paysage doit être sacrifié à l'argent, il est essentiel d'y établir des restrictions semblables a celles en vigueur à Banff, je crois, afin d'éviter qu'il soit détruit ou enlaidi... J'espère que cette lettre parviendra au ministre de l'Intérieur qui me connaît et qui s'intéresse sincèrement aux habitants de l'Alberta.*[4]

Suite à la lettre de Godsal, W.T. Margach, garde forestier en chef du ministère de l'Intérieur à Calgary, est chargé d'inspecter la région. Le 4 mai 1906, Margach présente au secrétaire de l'Intérieur, un rapport sur les « terrains pétrolifères de l'Alberta » ainsi que sur les activités de la *Western Oil and Coal Company* (société de pétrole et de charbon de l'Ouest), la seule société qui effectue des explorations pétrolières dans la réserve à ce moment-là. Bien qu'elle n'ait pas découvert d'importants gisements de pétrole, la société avait utilisé, en 17 mois, plus de 2956 m de bois de construction et 1100 cordes de bois pour chauffer les appareils de sondage à vapeur.[5] Plus de 50 ans plus tard, le Service des parcs nationaux a racheté des héritiers de John Lineham, pour plus de 50 000 $, le reste des lots du parc accordés à celui-ci pour la production de pétrole.

Le rapport de Margach reflète également les opinions de la plupart des inspecteurs du ministère concernant l'exploitation des ressources. Margach note qu'en dépit de l'exploitation des puits de pétrole, la superficie du parc est assez grande puisque, selon lui, les aires de loisirs sont secondaires par rapport à l'exploitation des richesses minérales et des industries du pays, et qu'en outre il ne voit aucun terrain adjacent à la réserve actuelle qui puisse lui conférer une plus grande valeur ou lui ajouter certains attraits qu'elle ne possède déjà.

Il recommande cependant que l'exploitation ne s'étende pas jusqu'aux rives du lac Upper Waterton et que la superficie accordée soit restreinte aux terrains essentiels à l'exploitation prévue. Le directeur du service forestier transmet au sous-ministre de l'Intérieur un résumé du rapport de Margach et lui recommande de ne prendre aucune mesure en attendant que soit présenté au Parlement un projet de loi relatif à l'établissement de réserves forestières qui engloberaient le parc forestier des Lacs- Waterton ou Kootenay.

Réserve forestière des Lacs-Kootenay

Le 13 juillet 1906, la Loi des réserves forestières fédérales entre en vigueur[6] et crée, autour des lacs Waterton, la réserve forestière des Lacs-Kootenay qui sera, ainsi que d'autres réserves, placée sous la surveillance et la direction du surintendant du service forestier à Ottawa. Le 27 mai 1907, ce dernier demande à l'inspecteur Margach de faire un rapport sur la région « étant donné qu'on désire prendre des dispositions pour la bonne gestion de la réserve en question. »[7] Bien que les dossiers du ministère ne contiennent aucun exemplaire de ce rapport, le ministère de l'Intérieur prend le 1er avril 1908, des mesures en vue d'établir une administration locale lorsque le parc des Montagnes-Rocheuses ainsi que d'autres parcs sont placés sous la direction du directeur du service forestier à Ottawa. Le député John Herron et John George (Kootenai) Brown, qui occupait depuis 1892 la seule propriété immobilière transmissible par succession de la réserve forestière, appuient la proposition de transformer la réserve des Lacs-Kootenay en parc national. Après avoir consulté Brown, Herron recommande au directeur du service forestier de confier la surveillance du parc à M. Brown. La recommandation du directeur du service forestier au sous-ministre est par la suite adoptée et Brown est nommé garde forestier du parc le 1er avril 1910.[8] Bien qu'il soit alors âgé de 70 ans, ses aptitudes à remplir ces fonctions sont exceptionnelles étant donné qu'il a été l'agent des pêcheries du ministère de la Marine et des pêcheries dans cette région depuis le 1er janvier 1901. Il occupe le poste de garde forestier jusqu'au 31 mars 1912 et exerce les fonctions de directeur intérimaire du parc jusqu'au 11 septembre 1914.

Création du parc des Lacs-Waterton

Les mesures prises en 1911 ont des répercussions considérables sur l'avenir de la réserve des Lacs-Kootenay ou Waterton. La première de ces mesures est l'adoption de la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux,[9] qui contient des dispositions sur la gestion des réserves forestières et des parcs fédéraux (nationaux) ainsi que sur

la constitution en parcs fédéraux des terres comprises dans les réserves forestières. La seconde est la création d'une nouvelle direction au sein du ministère de l'Intérieur, le Service des parcs fédéraux, destiné à assurer la gestion des parcs actuels et futurs sous la direction d'un commissaire. Par la suite, on crée le 8 juin 1911, sur la réserve forestière agrandie des Montagnes-Rocheuses, le parc national des Lacs-Waterton dont la superficie est réduite à 35 km^2.[10] Cette diminution du parc, qui ne lui laissait guère plus que le versant des montagnes bordant les rives occidentales des lacs Upper et Middle Waterton a dû fortement décevoir non seulement le nouveau garde forestier mais aussi toutes les personnes qui avaient recommandé l'agrandissement du parc. Il appert que le nouveau commissaire des parcs à Ottawa, J.B. Harkin, n'était pas responsable de la diminution de la superficie des parcs des Lacs-Waterton, des Montagnes- Rocheuses et de Jasper. En effet, la nouvelle loi augmentait l'étendue des réserves forestières récemment agrandies aux dépens des anciens parcs et réserves. Les raisons qui ont motivé cette mesure sont en partie expliquées dans une lettre adressée par le directeur du service forestier R.H. Campbell à F.K. Vreeland de New York, membre actif du *Campfire Club of America*. Ce groupe prônait l'agrandissement au Canada du nouveau parc national Glacier au Montana, afin de préserver la faune menacée d'extinction. Vreeland avait exprimé sa déception concernant la diminution de l'étendue du parc des Lacs- Waterton alors qu'un agrandissement avait été prévu. Campbell commente la situation en ces termes :

> *La potitique de l'ancien ministre (le gouvernement avait été défait aux élections du 11 septembre) à l'égard des réserves forestières semble causer une certaine confusion. Le ministre était d'avis de créer des réserves forestières pour assurer la protection des forêts et, au besoin, du poisson et du gibier. En vertu de la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux adoptée par le Parlement au cours de l'été, la totalité du versant oriental des montagnes Rocheuses canadiennes devient une réserve forestière, et cette loi, dont je joins une copie à ma lettre, prévoit l'établissement de tous les règlements nécessaires à la protection non seulement de la forêt mais aussi du poisson et du gibier. La conception du ministre était très différente de celle qui est communément acceptée. Selon lui, un parc devait être un endroit qui attire le public et lui donne toute la liberté possible de se déplacer. À cette fin, il estimait qu'il n'était pas nécessaire que les parcs soient très vastes et qu'au contraire ils pourraient même être plus petits que les parcs déjà établis. Par conséquent, vous comprendrez que la diminution de la superficie du parc ne visait pas à restreindre l'espace réservé à la protection de la faune, mais simplement à réduire l'étendue que le public est invité à visiter gratuitement, et que la protection de la faune devait être assurée par les règlements relatifs aux réserves forestières.*[11]

Agrandissement du parc

Fort heureusement, moins de trois ans plus tard, la superficie du parc des Lacs-Waterton sera agrandie. Sur une recommandation du nouveau commissaire, J.B. Harkin, appuyée par le public, les limites du parc sont redéfinies, le 14 juin, afin d'inclure une superficie de 1095,5 km^2.[12] Le parc ainsi agrandi comprend la région pittoresque de la principale chaîne des Rocheuses située à l'est de la ligne de partage des eaux, au nord de la frontière jusqu'au col Kootenay Nord et à la rivière Carbondale. Il comprend aussi la partie canadienne du lac Upper Waterton ainsi que les lacs Middle et Lower Waterton et une partie de la vallée de la rivière Belly. Pour mettre fin à la rivalité interministérielle au sujet de la protection de la faune du parc, un arrêté en conseil place sous la responsabilité du directeur du service forestier, le secteur du parc formé des bassins de la rivière Castle et du ruisseau Scarpe, à l'exclusion de la faune qui demeure sous la responsabilité du commissaire des parcs nationaux.[13] Toutefois, le service forestier et le Service des parcs nationaux ne sont pas satisfaits de cette mesure et, en 1921, le secteur nord-ouest du parc qui était placée sous une double administration est retiré du parc et sera plus tard inclus dans la réserve forestière des montagnes Rocheuses.[14] La superficie du parc, qui est alors de 570 km^2, reste inchangée jusqu'en 1947 lorsqu'un terrain de bois brûlé de 41 km^2, situé à l'extrémité sud-est du parc, est retranché de ce dernier. Cette mesure a été prise à la suite de négociations avec l'Alberta sur la question de la détermination de la superficie nécessaire à la création d'un parc national, qui se sont soldées par l'acquisition de terres supplémentaires en vue de l'agrandissement du parc national de Elk Island. La superficie du parc national des Lacs-Waterton est diminuée une dernière fois en 1955 lorsque 305 ha adjacents à la rivière Belly sont enlevés afin de permettre à la bande indienne d'avoir plus facilement accès à sa concession forestière située au sud-est du parc.

Arpentage du lotissement urbain

Le parc des Lacs-Waterton, qui n'était à l'origine qu'un centre de villégiature fréquenté par les habitants de la région, est devenu progressivement un parc international aux nombreux attraits. L'arpentage de la première section du lotissement actuel du parc est effectué en 1910 et le premier établissement destiné à l'hébergement des visiteurs est construit en 1911. Des services fournis par des concessionnaires, notamment la location de bateaux et de chevaux de selle, permettent aux visiteurs d'admirer plus de curiosités naturelles. En raison de la popularité croissante de l'automobile, des routes panoramiques sont construites dans plusieurs vallées du parc. Le nombre de visiteurs augmente alors rapidement. Le lotissement initial du parc est agrandi, des lots sont accordés pour la construction de chalets d'été et l'établissement de commerces essentiels, et le noyau d'un lotissement urbain permanent et occupé pendant toute l'année est établi. En 1932, une loi complémentaire votée par le Parlement du Canada et le Congrès des États-Unis crée le parc international de la paix Waterton-Glacier qui comprend le parc national Glacier du Montana et celui des Lacs-Waterton.[15] Bien que les deux parcs qui constituent le parc international gardent chacun leur administration respective, le lien qui existe est renforcé en 1935 par

l'achèvement de la route internationale du mont Chief qui relie les deux parcs et permet aux visiteurs en provenance du sud de la frontière de se rendre directement au parc des Lacs-Waterton.

L'augmentation du nombre d'activités et de services offerts aux visiteurs ainsi que l'amélioration des voies d'accès au parc ont entraîné un accroissement sans précédent du nombre de touristes. Le total de visiteurs, qui s'élevait à 2000 personnes en 1910, atteint le chiffre de 20 000 en 1921, de 115 000 en 1940 et de 350 000 personnes en 1960. Un nouveau record est atteint en 1968 lorsque plus d'un demi-million de personnes visitent le parc. Bien qu'il demeure l'un des plus petits parcs nationaux de montagne, le parc des Lacs-Waterton offre néanmoins un éventail d'attraits naturels qui séduiront sans aucun doute un nombre toujours croissant de visiteurs.

Références

1. Arrêté en conseil C.P. 1822, 6 août 1898.
2. Rodney, W., *Kootenai Brown* p. 184.
3. Dossier W. 2, Vol. 1, Service des parcs nationaux, 4 mai 1906.
4. Dossier 559260 du ministère de l'Intérieur.
5. Dossier W. 2, Vol. 1, Service des parcs nationaux.
6. Statuts du Canada, chap. 14, 6, Edouard VII.
7. Dossier W. 2, Vol. 1, Service des parcs nationaux.
8. Rodney, W., p. 192.
9. Statuts du Canada, Chap. 10, 1-2, George V.
10. Arrêté en conseil C.P. 1338, 1911.
11. Dossier W. 2, Vol. 1, Service des parcs nationaux, 18 décembre 1911.
12. Arrêté en conseil C.P. 1165, 24 juin 1914.
13. Arrêté en conseil C.P. 2595, 18 septembre 1917.
14. Arrêté en conseil C.P. 2556, 20 juillet 1921.
15. Statuts du Canada, chap. 55, 22-23, George V.

Le parc national de Elk Island

Au début du XX^{e} siècle, l'intérêt manifesté par le public à l'égard de la préservation de la faune aboutit à la création du parc national de Elk Island, première importante réserve de gibier administrée par le gouvernement fédéral. Le 15 août 1903, W.H. Cooper, garde-chasse des Territoires du Nord-Ouest à Edmonton, attire l'attention de Frank Oliver, son député fédéral, sur la nécessité de protéger un petit troupeau de wapitis qui se trouve dans les Beaver Hills à proximité du lac Island, à l'est d'Edmonton. D'après Cooper, ce cheptel d'environ 75 têtes constituait le plus important troupeau du genre au Canada, à l'extérieur de ce qu'il appelait « les forêts inexplorées du Nord. » Dans une lettre adressée à Oliver, Warden Cooper propose de construire un enclos pour assurer la protection des wapitis. Oliver transmet cette lettre au ministre de l'Intérieur, Clifford Sifton.[1]

Réserve de wapitis

La région où se trouvaient les wapitis était située immédiatement au nord de la réserve forestière du lac Cooking, établie en vertu d'un décret du ministre de l'Intérieur le 5 juin 1899.[2] Au cours de l'hiver 1903-1904, au moins 20 wapitis de la région de Beaver Hills sont abattus par des chasseurs, étant donné que la législation existante ne prévoit pas leur protection. D'importantes parties de chasse sont organisées au cours de l'hiver suivant et l'extermination des wapitis semble probable. En avril 1904, plus de 70 citoyens de la région d'Edmonton signent une pétition préconisant la construction d'une réserve close d'environ 41 km^2 autour du lac Island, nommé également lac Astotin, pour assurer la protection des wapitis et la font parvenir à Clifford Sifton par l'intermédiaire de Frank Oliver.[3] Des mesures visant à empêcher la colonisation des terres décrites dans la pétition sont prises par le ministère de l'Intérieur sur l'ordre du sous-ministre, James A. Smart.[4]

Le ministre approuve également une proposition émanant du commissaire des Territoires du Nord-Ouest à Regina, W. Elliot, selon laquelle les lois élaborées en vue de l'établissement de réserves forestières devraient prendre des mesures visant à assurer la protection du gibier qui s'y trouve.

Au cours du mois de février 1906, un groupe d'habitants de la région de Fort Saskatchewan, offre d'enclore, sous cautionnement, un troupeau d'au moins 20 wapitis à l'intérieur du futur parc, à condition que le gouvernement réserve un terrain à cette fin et le clôture. Le 28 mars 1906, un cautionnement de 5 000 $ signé par F.A. Walker et W.A.D. Lees, de Fort Saskatchewan, J. Carscadden et Ellsworth Simmons, d'Agricola et W.H. Cooper, d'Edmonton, est validé et approuvé par le gouvernement fédéral.[5] La construction par contrat de l'enclos autour du terrain mis à part débute en 1906 et s'achève en 1907. D'après le cautionnement, ce terrain comporte les sections 13, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 34, 35 et 36 du canton 54, rang 20, et les sections 18, 19, 30 et 31 du canton 54, rang 19, toutes situées à l'ouest du quatrième méridien, soit une superficie de 41 km^2 située dans la nouvelle province de l'Alberta.

Ellsworth Simmons, l'un des signataires de la pétition, est nommé garde de la réserve et embauche deux aides, Joseph Haskins et Percy Ashby. Une résidence est construite à l'intention de Simmons en 1907. En 1908, le sous-ministre autorise les dépenses qu'avait proposées Howard Douglas, commissaire des parcs pour Edmonton, pour la construction de clôtures transversales à l'intérieur du parc, qui délimiteraient ainsi des prairies où les animaux pourraient paître devant les visiteurs.

Toujours en 1908, Douglas, en s'appuyant sur les attestations de Haskin et Ashby, estime qu'au moins 24 wapitis et 35 cerfs-mulets se trouvent alors à l'intérieur de l'enclos, et le 4 août 1909, le sous-ministre de l'Intérieur libère de leur engagement les personnes qui s'étaient intéressées à la préservation de ces espèces.[6] Connu tout d'abord sous le nom de parc Elk et par la suite de Elk Island, l'enclos est intégré dans la réserve forestière du lac Cooking lors de la création de celle-ci en juillet 1906, aux termes de la Loi sur les réserves forestières fédérales, qui prévoit la préservation de la faune.[7] En 1911, cette loi est abrogée et remplacée par la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux[8] qui prévoit l'établissement de parcs fédéraux ou nationaux comprenant des terrains situés à l'intérieur de réserves forestières. Le 13 mars 1913, un arrêté en conseil désigne officiellement le parc sous le nom de parc national de Elk Island.[9]

Achat d'un troupeau de bisons

L'arrivée au Canada en 1907 des premiers bisons des plaines achetés au Montana par le gouvernement canadien, modifie la fonction d'origine de la nouvelle réserve, qui était de servir de refuge aux wapitis. Ces bisons

venaient d'un petit troupeau constitué en 1884 par l'achat de quelques animaux que Charles Allard et Michel Pablo élevaient sur la réserve des Indiens Flathead. En 1906, Pablo, alors seul propriétaire du troupeau, doit choisir entre la vente de ses bisons ou leur abattage lorsque les droits de pâturage qu'il détient sont révoqués pour donner libre essor à la colonisation. Lorsque l'agent adjoint de l'émigration à Great Falls au Montana, Alexander Ayotte, apprend le dilemne de Pablo, il insiste pour mettre le sous-ministre au courant de la possibilité d'acheter le troupeau. Le sous-ministre, W.W. Cory, propose l'achat des bisons au ministre, Frank Oliver, lequel obtient l'autorisation du premier ministre, Sir Wilfrid Laurier. L'achat du troupeau, estimé à environ 300 têtes, au prix de 245 $ le bison, est conclu par Ayotte et Howard Douglas, alors directeur du parc des Montagnes-Rocheuses et le troupeau est livré à Edmonton. L'enclos prévu pour les bisons à proximité de Wainwright en Alberta n'était pas prêt à recevoir les animaux et n'a été achevé qu'en 1909. Douglas prend alors les dispositions nécessaires pour que les premiers bisons de Pablo soient d'abord livrés par chemin de fer jusqu'à Lamont en Alberta et ensuite transportés vers le sud jusqu'au parc de Elk Island. On construit rapidement un enclos dans le parc, et le premier troupeau de 199 bisons arrive le 1erjuin 1907. Un autre troupeau de 211 bisons arrive le 22 octobre. Au cours du mois de juin 1909, 325 bisons sont transportés du parc de Elk Island au nouveau parc national Buffalo à Wainwright[10] où viennent les rejoindre d'autres bisons en provenance du Montana. En juin 1912, Pablo expédie sept derniers bisons, ce qui porte à 716 le total de bisons vendus.

Sur les 410 bisons qui sont parvenus au parc de Elk Island en 1907, 15 sont morts de blessures survenues au cours du voyage, 12 se sont noyés dans les marais du parc et dix ont disparu. À la suite du départ des animaux pour Wainwright, on estime que 48 bisons sont demeurés au parc de Elk Island.

Augmentation du nombre de bisons

Les bouvillons qui sont demeurés au parc de Elk Island se sont reproduits à un rythme soutenu, pour ne pas dire spectaculaire. En 1915, le troupeau compte 106 bisons et à la fin de l'année 1920 ce chiffre a plus que doublé. À la fin de 1927, la faune du parc comprend 729 bisons, environ 227 orignaux, 454 wapitis et 288 chevreuils. Par contre, les pâturages disponibles ne suffisent pas à nourrir cette quantité de gros gibier. En 1928, on construit un petit abattoir où 230 bisons sont tués. En 1935, le troupeau de bisons est estimé à 2000 têtes, et au cours des 37 années suivantes, environ 7000 bisons sont tués au cours d'abattages périodiques. Des vétérinaires compétents sont chargés d'examiner les viandes et d'en assurer la qualité et elles sont ensuite vendues surtout par soumissions avec les peaux.

Protection contre les maladies

Les examens des bêtes abattues et les analyses effectuées à intervalles réguliers ont démontré qu'il n'existait pratiquement aucune tuberculose bovine chez les animaux du parc de Elk Island, quoique l'on trouve parfois chez ceux-ci quelques maladies infectieuses propres au gibier. À la suite d'un examen visant à déceler les possibilités de maladies, un grand nombre de beaux animaux ont été offerts à des réserves reconnues et à des jardins zoologiques afin d'y être exposés. Par contre, la vente de bisons destinés à l'élevage ou à l'exploitation commerciale n'a été entreprise que beaucoup plus tard, surtout parce qu'on désirait conserver le caractère national du troupeau, et plus tard parce que cette mesure s'imposait en raison de la nécessité d'enrayer la progression de la brucellose, maladie que l'on avait dépistée dans le troupeau au milieu des années 1950. Un vaste programme visant à enrayer cette maladie, qui provoque chez les bisons la mort prématurée des veaux, est alors entrepris et les bisons sont soumis à un examen annuel, vaccinés et parfois abattus.

En 1966, l'infection est arrêtée, et le Service des parcs nationaux est disposé à répondre aux demandes concernant l'achat de bisons pour l'élevage commercial. En 1967, on vend par soumissions un groupe choisi de 25 bisons en surnombre à une ferme d'élevage de gibier située à Ormstown au Québec et on en donne 25 autres aux Pieds-Noirs de Gleichen en Alberta. La vente par soumissions de bisons destinés à l'élevage commercial se poursuit en 1968 et 1969, on reçoit des offres d'acheteurs venant de régions aussi éloignées que la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique. À la suite de ces ventes d'environ 500 bêtes, il reste dans le parc de Elk Island un troupeau d'à peu près 500 bisons, chiffre jugé raisonnable en raison des pâturages disponibles.

Arrivée du bison des bois

En 1965, on entreprend une nouvelle étape de préservation des bisons au parc national de Elk Island. Un troupeau isolé de bisons des bois avait été découvert avant 1959 dans la partie nord-ouest du parc de Wood Buffalo, dans les Territoires du Nord-Ouest. Un certain nombre d'entre eux sont transportés près de Fort Providence, dans les Territoires du Nord-Ouest, et 24 autres sont expédiés en 1965 au parc national de Elk Island et enfermés dans la région du parc appelée zone d'isolement située au sud de la route 16. Comme le bison des bois fait partie des espèces en voie de disparition au Canada, on isole les spécimens en provenance du parc de Wood Buffalo afin d'assurer que leur reproduction se fasse sous une surveillance très étroite. Après un examen, les bisons des bois présentant les symptômes de la tuberculose ou de brucellose ont été progressivement éliminés du troupeau et le nouveau troupeau est actuellement en bonne santé. L'introduction du bison des bois en provenance du nord, qui coïncide avec l'épidémie d'anthrax survenue entre 1962 et 1964 à l'intérieur et à l'extérieur du parc de Wood Buffalo, était prévue depuis plusieurs années.

Agrandissement

Pendant les 15 ans qui suivent l'arrivée des bisons du Montana, le parc de Elk Island demeure une réserve relativement petite de 41 km^2. Comme les pâturages du parc ne suffisent plus à nourrir le troupeau de bisons qui croît de façon progressive et continue, le directeur du parc propose dans son rapport annuel pour 1920-1921 d'agrandir le parc vers le sud sur une distance de 8 km. En février 1922, on ajoute 91 km^2 à la superficie du parc.[11] Les nouvelles terres englobent une partie de la réserve forestière du lac Cooking, alors sous juridiction fédérale, reculent la limite du parc vers le sud jusqu'à l'extrémité nord de la route 16 et incluent deux concessions dont on avait fait l'achat. En 1926, on s'est également procuré les titres de propriété de plus de cent hectares de terrain de la

Compagnie de la Baie d'Hudson en échange de terrains situés à l'extérieur du parc.[12] Une clôture de 2,4 m de hauteur est construite autour des terres ajoutées au parc, et les bisons sont admis dans les nouveaux pâturages en décembre 1922. 1922.

En 1937, on entreprend des pourparlers avec l'Alberta lorsqu'on constate une fois de plus que les pâturages du parc de Elk Island ne suffisent plus au troupeau croissant d'orignaux et de wapitis. Vers cette époque, les cas de tuberculose bovine dans le troupeau du parc national de Buffalo près de Wainwright préoccupent les responsables de la gestion des parcs et il est nécessaire de prendre une décision relative à l'avenir des bisons qui se trouvent à l'intérieur des parcs nationaux de Buffalo et de Elk Island. Au cours des années 1938 et 1939, à la suite d'une enquête portant sur les causes biologiques de l'infection, le troupeau de bisons se trouvant à Wainwright est entièrement abattu de même qu'un grand nombre de wapitis, d'orignaux et de chevreuils. En vertu de la Loi sur les mesures de guerre, le parc national de Buffalo est mis à la disposition du ministère de la Défense nationale en mars 1940 pour servir à l'entraînement de l'armée canadienne pendant la deuxième guerre mondiale.

Le parc national de Elk Island constitue alors la plus importante réserve de bisons du Canada. Logiquement, le seul terrain qui se prête à un nouvel agrandissement du parc est situé au sud et forme une partie de la réserve forestière du lac Cooking qui relève alors du gouvernement provincial. Avant la promulgation de l'*Alberta Natural Resources Act* (Loi sur les ressources naturelles de l'Alberta) en 1930, la réserve forestière était gérée par le service forestier du gouvernement fédéral. En vertu d'une entente conclue le 9 janvier 1926 entre le gouvernement du Canada et l'Alberta au moment où l'on discutait du transfert des ressources à la province, le gouvernement canadien décide de conserver la gestion de la réserve forestière pour assurer la protection des forêts et pour s'en servir à des fins militaires.[3] Toutefois, cette disposition n'était pas expressément prévue dans la Loi sur les ressources naturelles de l'Alberta et, à la suite du transfert des ressources en 1930, la province considère que la réserve est sous juridiction provinciale et y établit en 1941 des pâturages communautaires.

Dernier agrandissement du parc

Après la guerre, on reprend les pourparlers relatifs à l'agrandissement du parc de Elk Island. En 1947, le Canada et l'Alberta concluent une entente selon laquelle la province s'engage à céder au gouvernement canadien ses titres de propriété sur une région de 62 km^2 au sud de la route 16 dans la réserve forestière, à condition que ce dernier retranche 16 sections de terres du parc national des Lacs-Waterton et abolisse les parcs nationaux Buffalo et Nemiskam. En vertu des dispositions de la Loi sur les ressources naturelles de l'Alberta, toute terre retranchée des parcs nationaux situés en Alberta ou qui ne sert plus aux fins d'un parc, revient à la province. La loi autorisant le transfert de terrains à la province est votée par le Parlement en juillet 1947 et la cession des terres par l'Alberta au gouvernement canadien pour l'agrandissement du parc national de Elk Island est effectuée la même année.[4]

Achat de terrains privés

Lorsqu'en 1922, les limites du parc de Elk Island sont reculées vers le sud jusqu'à l'extrémité nord de la route 16, les terres ajoutées au parc comprennent plusieurs propriétés privées. On a pris des dispositions afin d'acquérir la ferme Oster en 1923 et la ferme Sanson en 1926. Une autre terre englobant la section 13 du canton 53, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, qui avait été incluse dans le parc par la loi à la suite de l'acquisition de terrains situés au sud de la route 16 et cédés par l'Alberta en 1947, demeure une propriété foncière libre à l'extérieur des limites du parc. En décembre 1954, le député de cette circonscription avise le ministre Jean Lesage de la possibilité d'acheter cette propriété pour l'intégrer au parc, mais aucune mesure n'est prise à cet égard faute de fonds disponibles. Moins de deux ans plus tard, cette question fut à nouveau soulevée.

En février 1956, le directeur du parc, B.I. Love, déclare qu'en raison des pluies abondantes qui étaient tombées sur le parc et ses environs au cours des deux dernières années, plusieurs champs qui fournissaient à l'administration du parc le fourrage nécessaire aux bisons et autre gros gibier pendant les mois d'hiver, étaient inondés. La propriété privée de John Winarski, qui se trouvait à l'intérieur du parc, comprenait plus de 243 ha dont 121 ha avaient été cultivées. D'après Love, ces terres pouvaient produire au moins 600 tonnes de fourrage évaluées à 24 000 $ sur le marché. Comme l'exploitation agricole existante du parc fournissait moins de la moitié de la quantité de fourrage requise chaque année, on entreprend des négociations en vue d'acheter la propriété de Winarski. À la suite d'une appréciation effectuée par un agent du ministère des Affaires des anciens combattants, le Conseil du Trésor autorise l'achat de cette terre en novembre 1956.[15] Les titres de propriété de l'exploitation agricole, qui comprend plusieurs bâtiments, sont acquis en janvier 1957, moyennant un prix d'environ 20 500 $. Cette acquisition a pour effet non seulement d'agrandir la superficie de terres cultivables du parc, mais aussi d'éliminer toute propriété privée qui s'y trouvait.

Aménagement du parc

Pendant de nombreuses années, le parc de Elk Island est géré par un personnel peu nombreux et avec un budget restreint. En 1920, on ajoute un bureau à la résidence du directeur construite en 1907. En 1937, le personnel administratif s'installe dans un petit édifice érigé quelques années plus tôt pour servir de logement à l'ingénieur du parc. Cet édifice est agrandi en 1944, mais il ne peut accueillir le nombre croissant d'employés. Enfin, en 1960, des crédits sont votés pour la construction d'un immeuble moderne, qui est achevé la même année. Il est situé à quelques centaines de mètres de la résidence du directeur dans la partie du parc réservée à l'administration et fournit des logements et des locaux adéquats au directeur et aux chefs des divers services chargés de la gestion du parc.

Les installations d'hébergement destinées au personnel étaient également inadéquates. Les gardes du parc étaient logés dans des bâtiments de qualité inférieure et les employés vivaient soit dans des dortoirs soit à l'extérieur du parc. La construction de logements modernes débute en 1945 avec l'érection de deux maisons individuelles près du siège administratif du parc et d'une troisième en 1946.

On construit un nouveau logement pour les gardes en 1952 et deux duplex au centre administratif du parc en 1956 et 1959, ainsi que d'autres logements au cours des années 1961-1962 et 1964. Des logis pour le personnel sont construits à l'entrée ouest du parc en 1956 et à l'entrée nord en 1959. Les installations d'hébergement des gardes sont également agrandies et améliorées grâce à la construction au cours de l'année 1956-1957 d'un chalet moderne à l'intérieur de la zone d'isolement située au sud de la route 16. La résidence du directeur, l'édifice le plus ancien du parc, a été plusieurs fois rénovée et était encore habitée en 1975, après 67 années d'existence.

Service d'entretien

Les premiers bâtiments d'entretien ont été construits à proximité de l'édifice qui servait à la fois de logement et de bureau au directeur du parc entre 1930 et 1935. En 1938, on y ajoute une forge et une remise et, en 1947, on construit un entrepôt pour le matériel et l'approvisionnement. Des fonds sont accordés au cours de l'année 1961-1962 pour l'aménagement d'un nouveau secteur industriel qui comprend en 1964 de nouveaux entrepôts pour le matériel et l'approvisionnement et un garage moderne pour l'entretien des véhicules. Les services sont installés pendant l'année 1960-1961 au siège administratif. L'abattoir construit en 1928 est amélioré en 1938 par la construction d'un entrepôt pour les peaux et l'agrandissement de la chambre froide. La nécessité de construire un abattoir moderne devient évidente en 1946, mais il faut attendre jusqu'à 1951 avant de recevoir des fonds pour la nouvelle installation et la reconstruction de l'ancien édifice au prix de 48 000 $. Des chantiers de travail saisonniers pour l'exploitation agricole et l'amélioration des routes sont établis dans la partie septentrionale du parc en 1942 et dans la partie méridionale située au nord de la route 16 en 1945, mais ces aménagements seront plus tard abandonnés.

Construction de routes

Les premiers chemins construits à l'intérieur du parc n'étaient en réalité que des sentiers. En 1923, le directeur Coxford fait construire une route à partir du siège de l'administration du parc jusqu'à Sandy Beach et, dans son rapport annuel pour l'année 1924-1925, il annonce qu'une route a été tracée du nord au sud du parc et est ouverte au public. De 1931 à 1935, on améliore davantage les routes à l'intérieur du parc à l'aide de fonds destinés aux projets visant à créer des emplois pour les chômeurs. En 1942 et 1943, la route principale traversant le parc est déplacée et reconstruite ailleurs et, en 1963, des améliorations semblables sont apportées à la route partant de l'entrée nord du parc et menant à Sandy Beach. Entre 1964 et 1957, la route de l'entrée ouest est également améliorée de façon à rencontrer les normes du parc.

Etablissement d'installations de loisirs

Bien que le parc de Elk Island ait été créé à l'origine pour constituer une réserve de gibier, il allait devenir par la suite une aire de loisirs renommée dans les environs. Contrairement aux nombreux lacs et étangs des prairies se prolongeant vers le sud qui s'étaient asséchés ou étaient devenus plus petits, le lac Astotin a conservé un niveau d'eau satisfaisant. Le directeur du parc, Archibald Coxford, qui a remplacé Ellsworth Simmons vers la fin de 1909, a su profiter des attraits naturels de la région qu'embellissaient les îles boisées et les plages en pente. Coxford établit une aire de loisirs sur une pointe se prolongeant jusqu'au lac, à proximité de l'administration du parc, et aménage une passerelle reliant la pointe à une petite île, où l'on construit des cabines de bain. En 1923, on ouvre une route raccordant le centre administratif à Sandy Beach, la plus belle plage qui se trouve sur la rive opposée du lac. L'année suivante, les cabines de bain sont mises à la disposition des visiteurs.

Au cours des années suivantes, la région entourant Sandy Beach devient une importante aire de loisirs. Un terrain de camping comprenant des abris, des foyers et d'autres commodités est aménagé entre 1933 et 1935, et est par la suite agrandi et amélioré. Les anciennes cabines de bain sont remplacées en 1965 par un seul grand établissement pourvu de services. Un terrain de golf de neuf trous et un chalet sont construits au milieu des années 1930. En prévision de l'utilisation accrue du parc après la deuxième guerre mondiale, le Service des parcs nationaux loue des emplacements aux particuliers pour la construction de deux camps d'été, d'un restaurant, d'une salle de danse et d'une station-service à proximité de Sandy Beach. Par la suite, ces concessions n'attirent pourtant qu'une faible clientèle qui ne les utilise pratiquement que pendant les fins de semaine. Enfin, après plusieurs années d'exploitation à perte, toutes les concessions situées à l'intérieur du parc, sauf deux, ferment leurs portes, soit volontairement soit en raison de l'annulation de leurs baux due aux changements apportés à la politique relative au parc. Un salon de thé reste ouvert dans les locaux du club de golf et une cantine située à Sandy Beach est à la disposition du public pendant les mois d'été. L'agrandissement des aires de pique-nique, l'amélioration des possibilités de stationnement et l'aménagement du paysage ont contribué à accroître l'utilisation diurne de l'aire de loisirs de Sandy Beach.

Depuis sa création, le parc constitue un lieu idéal pour les rencontres, les pique-niques et les excursions. Un camp à l'intention des jeunes était établi dans le parc de Elk Island et est resté en activité pendant 35 ans jusqu'à l'expiration du bail en 1970. Une auberge de jeunesse construite en 1955 sur la rive sud du lac Astotin sous l'égide de l'Association canadienne des auberges de jeunesse sert depuis lors à héberger les jeunes voyageurs. Un lotissement destiné à la construction de chalets d'été, établi en 1921 à « Picnic Point » près du centre administratif du parc, comprend sept chalets. En 1972, ce nombre est passé à trois en raison de l'acquisition ou de l'annulation des baux. Au cours de la même année, le directeur du parc fait savoir aux autres locataires que leurs baux ne seront pas renouvelés et à la fin de 1973 les anciens propriétaires de chalets sont indemnisés en contre-partie d'un acte de vente à la Couronne. Les bâtiments sont démolis en 1975.

Enclos de bisons accessible en automobile

Des agrandissements successifs de la superficie du parc sont suivis par la construction et l'amélioration des routes à l'intérieur du parc en provenance de l'ouest, du nord et du sud. Une balade en voiture dans le parc permet généralement aux visiteurs d'observer des bisons et parfois des orignaux, des wapitis et des chevreuils. Toutefois, une forêt dense cachait un grand nombre de bisons et en

1963 il a été nécessaire de construire un enclos spécial, accessible en automobile, comprenant 38 ha de terrain. Cet enclos est situé à proximité de la route principale du parc, à mi-chemin entre l'entrée sud et Sandy Beach, et permet aux visiteurs d'examiner de près les bisons tout en demeurant dans leur voiture.

Musée ukrainien

En 1951, un musée très particulier est construit à proximité de Sandy Beach par le ministère pour rappeler la fondation par les immigrants d'origine ukrainienne de la première colonie située dans la région entourant le parc. Le bâtiment ressemble à une habitation ukrainienne typique, avec des murs blanchis à la chaux et un toit de chaume. On y trouve des meubles en bois fabriqués à la main ainsi qu'une cuisinière semblable à celles qui servaient autrefois à la cuisson et au chauffage, elle aussi faite à la main. L'ouverture officielle du musée par le premier ministre du Canada Louis St-Laurent a lieu le 5 août 1951. Au cours des années qui ont suivi sa construction, des particuliers et des organismes intéressés lui ont fait don de nombreux articles, notamment de gravures, représentant l'artisanat ukrainien. En 1963, la *Ukrainian Pioneers Association of Alberta* (L'Association des pionniers ukrainiens de l'Alberta) construit près du musée un monument taillé dans la pierre à la mémoire des premiers colons de la région.

On peut s'attendre à ce que le parc national de Elk Island continue à remplir sa double fonction de lieu de protection pour le gibier et de lieu de récréation en plein air pendant les années à venir. Il conserve les caractéristiques propres à la région de la forêt boréale qui comprend des tremblaies et des bois se composant d'arbres divers. On trouve dans ses clairières et ses prairies des spécimens superbes de la faune qui vivait autrefois dans cette région. Ses lieux de détente, aménagés de façon à se fondre au milieu naturel, offrent un éventail d'activités de plein air.

Références

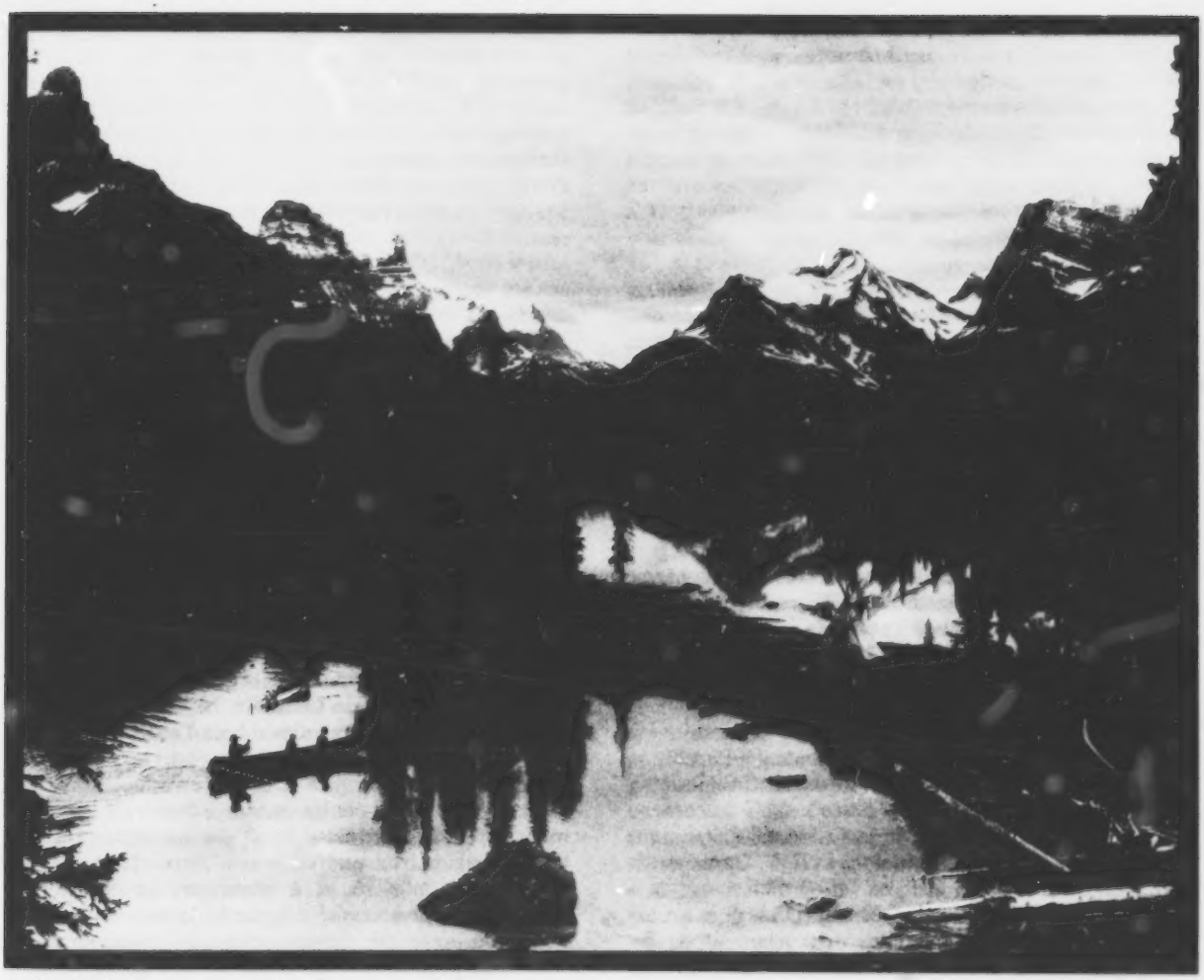
1. Parcs Canada, dossier no E. 2 (Vol. I), Lettre de Frank Oliver à Clifford Sifton, 22 août 1903.
2. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1909, partie V, p. 25.
3. Parcs Canada, dossier no E. 2 (Vol. I), Lettre du 20 avril 1904.
4. Ibid., note de service du 27 juin 1904.
5. Ibid., Lettre du 12 février 1906 adressée par Frank A. Walker et W.A.D. Lees au ministre de l'Intérieur.
6. Ibid., Lettre du 19 août 1909 adressée par le secrétaire de l'Intérieur à F.A. Walker.
7. Statuts du Canada, 6 Edouard VII, chapitre 14.
8. Statuts du Canada, 1-2 George V, chapitre 10.
9. Arrêté en conseil C.P. 646, 27 mars 1913.
10. Parcs Canada, dossier no E. 232, Lettre du 17 janvier 1910.
11. Arrêté en conseil C.P. 377, 20 février 1922.
12. Arrêté en conseil C.P. 376, 13 mars 1926.
13. Ministère de l'Intérieur, dossier no 456, 23 avril 1930
14. Statuts du Canada, 11 George VI, chapitre 66.
15. Arrêté en conseil C.P. 1956-19/1606, 1er novembre 1956.

Le parc national de Jasper

Le parc national de Jasper doit sa naissance au projet de construction d'un second chemin de fer transcontinental traversant les Rocheuses. Le succès du Canadien Pacifique avait fait naître chez son aîné et rival dans l'Est du Canada, le Grand-Tronc, le désir d'une extension vers l'ouest. C.M. Hays, président du Grand-Tronc, propose en 1902 au premier ministre du Canada, Sir Wilfrid Laurier, de construire une voie ferrée qui partirait de Callendar en Ontario pour se rendre jusqu'au cours supérieur du canal Portland en Colombie-Britannique.[1] Mais avant d'engager son gouvernement à appuyer le projet, Sir Wilfrid Laurier essaye d'obtenir la participation du Canadien-Nord dont les propriétaires avaient également l'intention de construire un prolongement jusqu'au Pacifique. Les démarches n'ayant pas abouti, le gouvernement accepte d'appuver le projet et vote la Loi concernant le chemin de fer National Transcontinental qui reçoit la sanction royale en octobre 1902.[2] La loi contient un accord prévoyant la construction d'un nouveau chemin de fer qui relie le Nouveau-Brunswick à la côte du Pacifique. Le tronçon est allant de Moncton à Winnipeg serait construit par le gouvernement mais administré sans contrat par la compagnie qui venait d'être constituée, Grand-Tronc - Pacifique, compagnie qui se chargerait de la construction et de l'administration ultérieure du tronçon ouest allant de Winnipeg à Prince Rupert.

Création du parc forestier

La route choisie pour traverser les Rocheuses est celle qui avait été initialement proposée pour la voie ferrée du Canadien Pacifique mais par la suite abandonnée. Elle suit les vallées des rivières Athabasca et Miette pour emprunter ensuite le col Yellowhead. La compagnie commence la construction du tronçon ouest en août 1905 près de Carberry au Manitoba et, le printemps suivant, 5 000 hommes sont au travail dans les Prairies.[3] Le 14 septembre 1907, le gouvernement du Canada crée le parc national de Jasper s'étendant sur une superficie de 12 950 km^2 que traversera la ligne de chemin de fer.[4] Le parc comprend le bassin du cours supérieur de la rivière Athabasca et ses affluents, magnifique région de montagnes aperçue pour la première fois au tout début du XIXe siècle par les premiers commerçants de fourrures. Cette heureuse initiative semble avoir été inspirée par le ministre de l'Intérieur, l'honorable Frank Oliver, car c'est sur son ordre que le directeur du service forestier avait rédigé le projet de loi relatif à la création du parc. Le projet est établi sur le modèle de la Loi sur le parc des Montagnes-Rocheuses, mais l'examen de son contenu par le conseiller juridique du ministère a révélé que certaines de ses dispositions contredisaient celles des lois de la nouvelle province de l'Alberta. En conséquence, le gouvernement a créé la réserve par un arrêté en conseil, en vertu de la Loi des terres fédérales. Cette loi permet au gouverneur général en conseil de transformer une région en parc forestier « pour préserver les forêts poussant sur les cimes et les flancs des montagnes Rocheuses et maintenir pendant toute l'année un niveau convenable d'eau dans les rivières et cours d'eau qui prennent leur source dans les montagnes et traversent la province d'Alberta. » Avant la création du parc on avait envisagé de l'appeler Athabasca. Mais on a préféré à ce nom celui de Jasper d'après



Le lac Maligne, parc national de Jasper, vers 1929.

« Jasper House », ancien poste de traite fondé aux environs de 1813 par la Compagnie du Nord-Ouest sur le lac Brûlé.[5] Ce poste de traite, que les premier journaux de la région appelaient aussi *Rocky Mountain House* ou *Jasper's House*, était confié en 1817, et probablement avant cette date, à un employé de la Compagnie du Nord-Ouest, Jasper Hawes.[6]

Histoire de la région

La région du parc a une histoire intéressante, car c'est par les vallées des rivières Athabasca, Whirlpool et Miette que passait la piste Athabasca qu'empruntaient les premiers explorateurs, les commerçants de fourrures et les missionnaires pour aller de Fort Edmonton à la côte Pacifique. Un des tous premiers visiteurs de la région, David Thompson, a traversé, au cours de l'hiver 1810-1811, le col Athabasca à l'endroit où la Whirlpool prend sa source. Après la fusion de la Compagnie du Nord-Ouest et de la Compagnie de la Baie d'Hudson en 1821, on a reconstruit *Jasper House* sur la rive ouest du lac Jasper à 22,5 km au sud de son emplacement initial.

Avant son abandon en 1884 environ, Jasper House a servi d'abri provisoire à un grand nombre de voyageurs célèbres, dont les rescapés de la mainmise en 1814 par la Compagnie du Nord-Ouest sur le poste de traite Astoria de John Jacob Astor, situé à l'embouchure du fleuve Columbia. Jasper House a aussi hébergé Sir George Thompson, gouverneur de la Compagnie de la baie d'Hudson, en 1824, le célèbre botaniste David Douglas en 1827, le père Pierre de Smet en 1846, et James Hector de l'expédition Palliser en 1859. En 1872, lors de la visite de Sandford Fleming et du révérend George Grant, chargés d'effectuer des études préliminaires relatives au chemin de fer, le poste avait perdu de son importance et ne s'ouvrait que deux fois par an et pour peu de temps pour le commerce avec les Indiens.[7]

Construction de la voie ferrée

Bien que sa fondation date de 1907, le parc Jasper doit attendre l'arrivée de la voie ferrée pour que commencent les premiers travaux d'aménagement. Les contrats pour la construction de la ligne du Grand-Tronc - Pacifique à l'est et à l'ouest de la rivière Snaring sont signés en 1909 et 1910.[8] Les entrepreneurs, Foley, Welch et Stewart, construisent une voie ferrée de Wolf Creek en Alberta à Tête-Jaune Cache en Colombie-Britannique, le long de laquelle ils aménagent 50 campements pour les travailleurs. En août 1911, les rails sont posés jusqu'à la gare Fitzhugh, choisie comme point de raccordement, et la voie ferrée atteint le col Yellowhead en novembre de l'année suivante. La ligne se rendant au parc de Jasper est ouverte en avril 1912 et est raccordée à la gare de Prince Rupert en 1914. Après l'arpentage du lotissement urbain de Jasper en 1913, le nom de Fitzhugh est abandonné.

En 1911, le Canadien-Nord commence la construction d'une autre voie ferrée destinée à Edmonton et Port Mann (C.-B.) en passant par le col Yellowhead. En décembre 1913, presque toute la voie est posée jusqu'à Lucerne, à l'ouest du col.[9] Le tronçon de la Colombie-Britannique est achevé en juin 1915. Toutefois, la ligne traversant le parc n'est ouverte qu'en 1915 en raison d'un retard dans les travaux de construction de plusieurs ponts et ponceaux à l'est du parc. Les lignes des deux chemins de fer traversent le parc presque côte à côte sur une certaine distance et ne sont séparées que par quelques mètres dans les vallées encaissées de la rivière Miette à l'est du col Yellowhead. En 1916, on entreprend de consolider les voies des lignes partant d'Edmonton et se dirigeant vers l'ouest, et, en 1917, on expédie en Europe les rails des tronçons désaffectés pour répondre aux besoins créés par la guerre. En 1923, le gouvernement fédéral prend en charge les deux chemins de fer, qui sont fusionnés en une seule société, les Chemins de fer nationaux du Canada, et l'ancienne gare de raccordement du Canadien-Nord qui se trouvait à Lucerne est transférée à Jasper.

Arpentage du lotissement urbain

Le parc de Jasper commence à être administré à la suite d'une tournée d'inspection effectuée en 1909 par R.H. Campbell, le directeur du service forestier à Ottawa, et par le commissaire des parcs à Edmonton, Howard Douglas. Un directeur intérimaire, J.H. McLaggan, est nommé en décembre et, en 1919, deux gardes-chasse sont embauchés pour surveiller le gibier et prévenir les incendies. McLaggan établit son bureau dans une cabane de bois rond à Fitzhugh et autorise la construction d'installations temporaires destinées au public, qui comprennent un établissement d'hébergement, un restaurant et des écuries. En 1913, H. Matheson, A.F., effectue un levé du lotissement urbain de Jasper et on nomme le premier directeur permanent du parc, le colonel S.M. Rogers. L'immeuble actuel de l'administration et un certain nombre d'édifices servant à l'entretien ont été construits en 1913 et, en 1914, le parc accepte les demandes en vue d'obtenir des lots dans le nouveau lotissement urbain. Les aménagements à l'extérieur du lotissement urbain se limitent à la construction de sentiers et de routes secondaires permettant de se rendre au lac Pyramid et au cañon Maligne en voiture à cheval à partir de Jasper, et de se rendre à cheval aux sources thermales Miette à partir de la voie ferrée à Pocahontas.

Modification des limites du parc

L'aménagement du parc en dehors des environs immédiats de la voie ferrée est interdit à la suite d'une importante réduction de la superficie du parc en 1911. Cette mesure fait suite à l'abrogation de l'ancienne loi sur les parcs qui est remplacée par la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux. La nouvelle délimitation du parc, fixée par un arrêté en conseil en vertu de la Loi, situe le parc entre deux lignes parallèles imaginaires tracées à 16 km de chaque côté de la voie du chemin de fer Grand-Tronc - Pacifique, lui laissant ainsi une superficie d'environ 2 590 km^2.[10] Elle retranche du parc les lacs Medicine et Maligne, le mont Edith Cavell et la spectaculaire région montagneuse du bassin des rivières Athabasca et Sunwapta. Les cadres supérieurs du Grand-Tronc - Pacifique et du Canadien-Nord, le président du Club alpin du Canada et les membres d'autres organismes adressent de vives protestations au gouvernement. Comme le fait remarquer le nouveau commissaire, J.B. Harkin, dans une note de service adressée à son sous-ministre : « Le parc est si étroit que parler de préservation du gibier équivaudrait à une plaisanterie. »[11] En 1914, on a enfin réussi à convaincre le ministre de l'Intérieur de la nécessité d'agrandir le parc et, la même année, on prend des mesures visant à l'élargir de façon

qu'il comprenne une superficie de 11 396 km^2 ce qui lui rendait en grande partie ses dimensions initiales.[12]

Les limites du parc subissent encore d'autres modifications par la suite. En 1927, le parc s'accroît d'une superficie de 2 538 km^2 au sud du col Sunwapta, qui comprend une partie du champ de glace Columbia et certains sommets des Rocheuses. Cet agrandissement provoque de vigoureuses protestations de la part des pourvoyeurs et des guides de Banff qui organisaient des expéditions dans la région depuis de nombreuses années. Cette mesure rencontre également l'opposition du Premier ministre de l'Alberta qui avait engagé des négociations avec Ottawa en vue du transfert à la province de toutes ses ressources naturelles. On arrive à un compromis à la suite de la nomination d'une Commission des limites du parc, dont on a déjà fait mention, et de l'acceptation de ses recommandations. En février 1929, on inclut la région en litige dans le parc des Montagnes- Rocheuses, mais en même temps on ajoute au parc de Jasper les terrains longeant ses limites nord et est.[13] Les dernières modifications des limites du parc sont effectuées en 1930 lors de l'adoption de la Loi sur les parcs nationaux qui fixe la superficie du parc de Jasper à 10 878 km^2.

Construction de routes

Au cours de ses premières années d'existence, le parc de Jasper dépendait entièrement de son chemin de fer, qui assurait le transport en provenance de l'extérieur. Après la fin de la première guerre mondiale, on accélère la construction de routes pour les automobiles et on ouvre dès 1924 des routes panoramiques conduisant au cañon Maligne, au mont Edith Cavell et à quelques lacs environnants. On commence en 1923 la construction d'une route en direction de la limite orientale du parc, qui devait former un tronçon de la future route reliant Jasper à Edmonton. Construite partiellement sur d'anciennes voies de chemin de fer, elle est achevée en 1928, mais les automobiles doivent attendre que la province termine son tronçon en 1931 pour pouvoir se rendre jusqu'à Edmonton. L'ouverture de la route Banff-Jasper en 1940 amène la première vague d'automobiles venant du sud, bien que par la suite le nombre de voyageurs ait diminué en raison du rationnement de l'essence imposé pendant la guerre. Les améliorations apportées aux principales routes du parc entre 1948 et 1954 sont suivies d'importants travaux de fermeture et de reconstruction de routes, entrepris en 1955 dans le cadre d'un vaste programme d'amélioration des routes. En 1967, la route à l'est de Jasper menant à Edmonton est reconstruite et asphaltée jusqu'à la limite du parc. L'année suivante, le tronçon de la grand-route Banff-Jasper situé dans le parc et qui a été en grande partie déplacé au sud du ruisseau Whistlers, est reconstruit et asphalté. Une nouvelle route remontant la vallée de la rivière Miette et conduisant au col Yellowhead et en Colombie-Britannique est ouverte à la circulation en 1968, établissant ainsi une liaison directe avec la vallée du fleuve Fraser et Vancouver. En 1962, une route, dont une bonne partie sera asphaltée en 1970, relie le lotissement urbain de Jasper au lac Maligne.

Hébergement des visiteurs

Pendant de nombreuses années, le parc national de Jasper n'offrait que très peu de possibilités d'hébergement. Lors de la construction du chemin de fer, la compagnie Grand-Tronc - Pacifique avait de grandioses projets de construction d'hôtels et envisageait notamment d'en ériger un près du lotissement urbain de Jasper et un autre à l'embouchure de la rivière Fiddle, à 13 km seulement des sources thermales de Miette. En 1909, la compagnie demande le droit d'exploiter et d'aménager les sources, mais son offre est catégoriquement rejetée. En 1911, la compagnie choisit et arpente un terrain de 20 ha près de la rivière Fiddle pour son futur Château Miette qui, d'après les plans, devait être un édifice d'un très grand luxe.[14] Le Commissaire des parcs manifeste son intérêt pour le projet de construction en demandant à son directeur à Edmonton d'étudier la possibilité de relier les sources par monorail à la voie ferrée passant près de l'emplacement de l'hôtel. On obtient des photographies et des plans d'un prototype en service près de Calgary, mais le projet ne s'est pas concrétisé. Les difficultés financières qu'éprouvait la compagnie ferroviaire l'empêchaient de libérer les fonds nécessaires à la construction d'hôtels, bien qu'un bail pour la location de l'emplacement ait été rédigé. Le projet de la construction d'un hôtel sur la rivière Fiddle est complètement laissé de côté lors de l'abandon, en 1916, de la ligne de chemin de fer de la compagnie, située sur la rive est de la rivière Athabasca.

C'est Robert Kenneth, le président de la *Edmonton Tent and Mattress Company*, qui, après avoir loué un petit terrain au bord du lac Beauvert pour y établir un lieu de campement, va fournir la première installation d'hébergement pour les touristes près du lotissement urbain de Jasper. Grâce à la publicité que lui fait le chemin de fer du Grand-Tronc, la « ville de tentes » connaît un succès immédiat. En 1919, Jack Brewster se charge de cette exploitation. En 1922, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, qui avait été réorganisée, est en mesure d'entreprendre la construction d'un hôtel dans le parc et elle acquiert la même année le bail de Brewster sur le lac Beauvert.[15] Elle construit, toujours en 1922, un groupe de chalets qui constitue le noyau des installations actuelles du parc de Jasper. Les travaux d'aménagement se poursuivent l'année suivante et, dès 1929, le pavillon central et les édifices adjacents peuvent héberger plus de 600 personnes. Les installations comprennent un terrain de golf de 18 trous, qui jouira plus tard d'une renommée internationale. Le pavillon central, détruit par un incendie en 1951, est remplacé l'année suivante par un magnifique immeuble qui a coûté deux millions de dollars.

En 1921 on entreprend la construction des premiers hôtels dans le lotissement urbain de Jasper, qui, avec les années, sera doté d'un certain nombre d'hôtels, de motels et d'auberges confortables. Les installations d'hébergement offertes aux visiteurs du parc continuent à augmenter par la suite grâce à la construction de camps à Jasper et le long des routes du parc. Comme les autres parcs nationaux des Rocheuses, le parc de Jasper fait face à une demande sans cesse croissante de terrains de camping publics. Le premier grand terrain de camping est aménagé près du ruisseau Cottonwood à l'est de Jasper et est ouvert en 1927. On établit d'autres emplacements de camping au lac Patricia en 1933 et aux sources thermales Miette en 1934. L'augmentation incroyable de la circulation dans les parcs au cours des années 50 oblige l'administration à aménager le long des routes principales un réseau de terrains de camping dont profitent aujourd'hui des milliers de visiteurs.

La vallée Tonquin et les Ramparts, parc national de Jasper.

Le lac Maligne, parc national de Jasper.

Tournage d'un film publicitaire du C.N. par W.J. Oliver, lac Maligne, parc national de Jasper, 1927.

Activités récréatives

Depuis plus d'un demi-siècle, le parc national de Jasper offre aux visiteurs une vaste gamme de loisirs de plein air. La location de chevaux était une activité commerciale très importante pendant les premières années d'existence du parc et on peut apercevoir encore aujourd'hui de nombreux cavaliers sur les sentiers du parc. La pêche sportive dans les eaux du parc a attiré des milliers de pêcheurs à la ligne et l'ouverture du réseau des lacs Medicine et Maligne en 1932 a suscité l'intérêt général. Les sources thermales Miette, que connaissaient notamment les Indiens et les mineurs longtemps avant la création du parc, sont aménagées de façon à attirer plus de visiteurs. On a construit à cette fin, en 1937, un établissement thermal moderne dans l'étroite vallée du ruisseau Sulphur, affluent de la rivière Fiddle et on a relié Jasper aux sources par une route carrossable en 1933. Cette route a été améliorée et élargie en 1960.

L'aménagement d'installations de sports d'hiver a permis l'utilisation du parc pendant toute l'année. Le patinage et le curling s'y pratiquaient dès le début et on a commencé à y faire du ski dans les années 20. On a aménagé des pistes de ski alpin sur les flancs du mont Whistlers au sud du lotissement urbain de Jasper en 1937. Les premières installations ont été aménagées par un club local qui construisit des remonte-pentes et un chalet. En 1949, Marmot Basin situé à quelques kilomètres au sud a commencé à attirer les skieurs qui se rendaient de la route du parc aux pentes de ski en motoneige. C'est en 1964 qu'a véritablement commencé l'aménagement intensif de l'endroit. Les skieurs disposent aujourd'hui de deux télésièges modernes, d'un chalet et d'un grand parc de stationnement, où ils peuvent se rendre en voiture grâce à une route complétée en 1970.

Le ranch « Palisades »

Le ranch « Palisades », situé à 9,6 km au nord de Jasper au bord de la route d'Edmonton, constitue un élément intéressant de l'histoire des débuts du parc. Lors de la création de ce dernier, plusieurs personnes occupaient des terres dans la région sans avoir reçu de concession. Après avoir été indemnisés, tous ces occupants sont partis sauf un, Lewis Swift, le premier résidant du parc, qui refusait de quitter la portion de terrain qu'il occupait depuis 1895. En 1911, il a acquis la propriété de son exploitation. Avant l'arrivée du chemin de fer, « Swift's place » était une halte pour les voyageurs qui étaient sûrs d'y recevoir l'hospitalité, de l'aide et, au besoin, des vivres que Swift consentait à partager bien que ses provisions fussent limitées. Swift avait défriché des terres qu'il cultivait, il s'était construit un petit moulin à eau et avait fabriqué lui-même ses meubles avec du bois de la forêt. En 1926, il a décliné une offre du ministère qui lui proposait 6000 $ pour sa propriété, mais par la suite il a estimé ne plus avoir la force nécessaire pour s'occuper de son exploitation et, en 1935, il a avisé le ministère de son intention d'accepter l'offre. Le ministre de l'Intérieur décida malheureusement de remettre l'achat à plus tard et Swift s'est empressé de vendre la propriété à un immigrant nouvellement arrivé d'Angleterre, A.C. Wilby.

Au cours des quelques années qui suivent, Wilby investit plus de 100 000 $ dans l'aménagement d'un ranch « élégant » comprenant un certain nombre de bâtiments attrayants. Les travaux sont arrêtés en 1947 lors du décès de Wilby. Les administrateurs de la succession offrent au gouvernement d'acheter le ranch pour une somme inférieure au montant des investissements mais le gouvernement ne dispose pas des fonds nécessaires. C'est un entrepreneur de Jasper, G.F. Bried, qui achète le ranch par la suite, et il investit de fortes sommes pour transformer la plupart des bâtiments en installations d'hébergement pour les touristes. Bried construit également une série de chalets le long de la route du parc. Comme le gouvernement avait besoin de terrains pour la reconstruction de la route Jasper-Edmonton et qu'il craignait que le propriétaire ne morcelle le ranch, il entreprend une évaluation de l'ensemble de la propriété.

Les négociations engagées à la suite de cette évaluation aboutissent à l'achat du ranch historique pour plus d'un quart de million de dollars. Le ranch sert surtout aujourd'hui comme centre de formation pour le personnel du parc. Bien que la plupart des premiers bâtiments aient été remplacés, certains vestiges rappellent les premiers occupants, notamment la roue du moulin de Swift et quelques-uns de ses canaux d'irrigation, et la tombe de Wilby.

La vaste étendue de 10 878 km^2 qui forme le parc de Jasper comprend des endroits qui sont encore aujourd'hui relativement inexplorés. Des routes carrossables traversent ou longent des régions renfermant de nombreux attraits naturels, des champs de glace, des glaciers et des lacs aux eaux limpides. Des pistes pour cavaliers mènent à l'arrière-pays qui, à quelques exceptions près, n'est connu que des gardes du parc et de la faune. Dans les années à venir, le zonage du parc protégera ces aires de nature sauvage contre le développement, et les générations futures pourront admirer cette magnifique région de montagnes telle qu'elle est apparue pour la première fois aux explorateurs qui l'ont découverte il y a un peu plus d'un siècle et demi.

Références

1. Stevens G.R., *Canadian National Railways*, Clarke, Irwin and Co. Ltd., Toronto, 1960, p. 120.
2. Statuts révisés, 3 Edouard VII, chap. 71.
3. Stevens G.R., pp. 176-178.
4. Arrêté en conseil C.P. 1323, 14 septembre 1907.
5. Howay F.W., New Westminster, C.-B., (Commission des lieux et monuments historiques du Canada). Lettre du 16 août 1926 adressée au commissaire des parcs nationaux, dossier H.S. 10-20.
6. Howay F.W., *Early Records of Travel in Jasper Park*, manuscrit inédit, 19 avril 1926, Service des parcs nationaux, dossier H.S. 10-20.
7. Grant G.M., *Ocean to Ocean*, Sampson, Low, Marston et Searle, Londres, 1873.
8. Steven G.R., p. 191.
9. Ibid., p. 95.
10. Arrêté en conseil C.P. 1338, 8 juin 1911.
11. Dossier J. 2-1, mai 1912, Service des parcs nationaux.
12. Arrêté en conseil C.P. 1165, 14 juin 1914.
13. Arrêtés en conseil 158 et 159, 2 février 1929.
14. Dossier J. 17, G.T.P. 8, Service des parcs nationaux.
15. Dossier J. 16-29 du Service des parcs nationaux.

Le parc national du Mont-Revelstoke

En 1914, la création du parc national du Mont-Revelstoke a constitué une addition exceptionnelle au

réseau des parcs nationaux du Canada. Faire une réserve de cette région située au sommet du versant ouest des monts Selkirk, dont la plus grande partie se trouve à 1,6 km au-dessus du niveau de la mer, a permis au public de profiter d'un plateau alpin ondulant sur lequel sont disséminés des bosquets de sapins baumiers et de pruches et que couvrent dès la venue de l'été, une multitude de fleurs alpines. Le parc comprenait la chaîne Clachnacudainn et un champ de neige qui alimente plusieurs cours d'eau tumultueux. Le sommet du mont Revelstoke, maintenant desservi par une route, offre un panorama remarquable des vallées de la rivière Illecillewaet et du fleuve Columbia ainsi que des cimes des montagnes voisines au nord, à l'est, au sud et à l'ouest. Dans sa description de la région, Arthur Wheeler remarquait que Revelstoke avait trouvé ici un parc déjà tout dessiné par la nature, sans l'intervention d'aucun jardinier paysagiste.[1]

Premiers visiteurs

C.P. MacDonald et J.J. Devine, de Revelstoke, qui ont atteint le lac Balsam en août 1902, sont parmi les premiers explorateurs à avoir atteint le sommet de la montagne.[2] Quatre ans plus tard, en août 1906, Dan McIntosh, William Mitchell et A.E. Miller ont escaladé les versants de la montagne à travers des bois et des sous-bois touffus jusqu'aux rives du lac Balsam, où ils ont dressé une tente. Une semaine plus tard, ils ont exploré l'impressionnant plateau, découvrant du sommet les petits lacs alpins qui parsèment l'une des vallées. En 1910, les descriptions de la région, ainsi que les photographies prises par le groupe, ont amené la formation d'un club local d'alpinisme. Les membres de cet organisme ont parrainé la construction au lac Balsam d'un petit refuge, résultat d'un travail bénévole. Le club a aussi persuadé les responsables de la municipalité de Revelstoke d'aménager un sentier d'excursion depuis les limites de la ville jusqu'au sommet de la montagne. Le sentier a été achevé en 1910 et a reçu le nom du maire alors en fonction, C.F. Lindmark. Par la suite, il a été continué jusqu'aux lacs Eva et Miller, nommés tous deux d'après des membres du club, soit Eva Hobbs et A.E. Miller.[3]

Le sentier conduisant jusqu'au sommet de la montagne et appelé dans la région parc Victoria, a attiré un grand nombre de visiteurs enthousiastes. Les demandes que les citoyens de Revelstoke ont adressées au gouvernement de la Colombie-Britannique par l'intermédiaire d'un important marchand, C.B. Hume, ont eu pour résultat l'octroi d'une aide financière pour la construction d'une route conduisant au sommet de la montagne. Le ministre des Travaux publics Thomas Taylor prit les dispositions nécessaires pour procéder à l'arpentage des lieux et accorder un octroi de 10 000 $ pour en couvrir les frais. À la fin de 1912, plus de 6 km de « route pour charriots » avaient été construits.[4]

Création du parc

En août 1912, J.H. Hamilton, président du « Progress Club », créé récement à Revelstoke, demande l'aide de son député à la Chambre des communes, R.F. Green, pour que la région entourant le sommet de la montagne devienne un parc fédéral. À son tour, Green transmet la demande au ministre de l'Intérieur Robert Rogers.[5] En septembre 1913, P.C. Bernard-Harvey, directeur en chef des parcs de l'Ouest, procède à une inspection officielle de la région; il rédige un rapport sur les aménagements qui avaient été faits ainsi que des commentaires favorables sur ses attraits naturels. Le 25 septembre 1913, le député de Kootenay lance sa dernière offensive pour la création du parc; il prévient en effet l'honorable M. Roche, alors ministre de l'Intérieur, que le gouvernement provincial ne fera pas d'autres dépenses pour la construction de la route vers le sommet de la montagne avant que le gouvernement fédéral ne se prononce sur le statut futur de la région.[6] Enfin, le 28 avril 1914, des mesures favorables sont prises : une superficie de 246 km^2 devient le parc national du Mont-Revelstoke.[7] L'arrêté en conseil souligne la beauté naturelle de la région, soit les glaciers, les cimes des montagnes et les chutes d'eau, qui attirent un grand nombre de touristes et se prêtent bien aux fins d'un parc touristique. En 1915, la région est proclamée parc national du Mont-Revelstoke.

Construction d'une route vers le sommet

L'achèvement de la route vers le sommet du mont Revelstoke constituait le premier projet d'importance entrepris par le Service des parcs. Les travaux débutent en juillet 1914, mais la première guerre mondiale ainsi que les crédits restreints en retardent l'achèvement de quelques années. En 1922, 22,5 km de route étaient construits et comme la vue était magnifique tout le long du parcours, ils furent ouverts au public. Enfin, en juin 1927, la construction est terminée sur une distance de 29 km, soit jusqu'au lac Balsam. Le 1er août, a lieu une cérémonie d'inauguration officielle dont l'invité d'honneur est Son Altesse Royale le prince de Galles.[8] En 1928 et 1929, la route est prolongée jusqu'à l'endroit le plus accessible du sommet où on construit un lieu de virage. Par la suite, la route a été améliorée et les ouvrages de bois ont été remplacés par des murs de pierre aux points stratégiques.

Pendant la construction, on a amené à l'occasion d'éminents visiteurs se promener en voiture dans la montagne sur les tronçons de la route; certains de ces événements sont rappelés par des poteaux commémoratifs. Son Excellence le gouverneur général, le duc de Connaught, a planté le premier d'entre eux le 28 juillet 1916. Son fils, le prince Arthur de Connaught, en a également planté un en 1918, et en 1919, Son Altesse Royale le prince de Galles a dévoilé un monument érigé dans un virage prononcé dominant la vallée de la rivière Illecillewaet. En 1930, les poteaux indiquant l'emplacement de ces cérémonies ont été remplacés par des monuments de pierre sur lesquels figuraient les inscriptions appropriées.

Agrandissement du parc

Lors de sa création, le parc couvrait une superficie de 246 km^2, ce qui, malheureusement, ne comprenait pas les quelques premiers kilomètres de la route du parc dont la construction avait été entreprise avec les fonds provinciaux. En 1916, la Chambre de commerce de Revelstoke faisait connaître à l'agent du Service des terres domaniales qu'elle était favorable à un agrandissement du parc qui viendrait lui ajouter le terrain situé au sud du parc et attribuerait ainsi la surveillance de toute la route au Service des parcs. En 1920, le parc s'agrandissait de 13 km^2 de terrain situé à sa limite méridionale,[9] et en

1927, 97 ha supplémentaires comprenant des tronçons de la partie est de la route du parc étaient également proclamées terrains de parc.[10]

En 1948, on a acheté quatre autres lopins de terre sur lesquels la route empiétait à l'est de sa jonction avec l'autoroute provinciale, le long du fleuve Columbia; ainsi, pour la première fois, la route se trouve entièrement à l'intérieur des limites du parc.

Les difficultés rencontrées en 1951 lorsqu'on a voulu obtenir un emplacement convenable pour y construire un bâtiment qui servirait à la fois d'entrée du parc et de résidence des gardes ont eu pour conséquence une proposition voulant qu'on étudie la possibilité de doter le parc d'une nouvelle entrée depuis la ville de Revelstoke. Le directeur du parc et le maire de Revelstoke ont discuté de ce projet et le conseil municipal a non seulement appuyé de manière enthousiaste ce projet, mais il a également accepté de céder à la Couronne les terres entourant le parc et nécessaires au droit de passage. Entre 1952 et 1958, la municipalité de Revelstoke a fait don à la Couronne, pour le parc, d'à peu près 81 ha de terrain, y compris un lot déjà arpenté et destiné à l'agrandissement de la ville. Ces additions ont porté la superficie du parc à environ 260 km^2. Les travaux de la nouvelle route d'accès à partir de l'avenue Pearson ont été commencés en 1954 et complétés en 1956. Cette nouvelle route a permis de construire une autre route conduisant au pied de la pente de ski et d'aménager un terrain de stationnement.

La route transcanadienne

À la suite des décisions qui ont amené la construction de tronçons de la route transcanadienne à travers tout le parc national du Mont-Revelstoke, il y a eu de nouveaux aménagements à l'intérieur du parc. En 1957, Revelstoke était choisi pour y installer l'administration centrale des parcs nationaux des Glaciers et du Mont-Revelstoke et un directeur permanent y était nommé. En 1958, le dégagement de l'emprise de la route était terminé et en 1959, un viaduc en béton était construit sur le tronçon de la route que l'on avait achevé en 1956. Au cours de la même année, on a construit la route transcanadienne à travers tout le parc et en 1960, on l'a recouverte d'asphalte. En 1969, une dernière couche d'asphalte a été appliquée.

Réfection de la route de la montagne

En prévision de l'augmentation importante du nombre de visiteurs au parc du Mont-Revelstoke à la suite de la fin des travaux de la route transcanadienne, la réfection de la route conduisant au sommet de la montagne fut mise en chantier en 1960. Le travail nécessita beaucoup de temps à cause des crédits modestes et de la courte durée de la saison pendant laquelle il était possible de travailler. En 1963, la réfection était terminée sur environ 11 km et, en vue d'accélérer l'exécution des travaux, des dispositions furent prises pour que le reste de la route soit construit par contrat sous la surveillance du ministère des Travaux publics. La mise en application d'un programme accéléré a nécessité la fermeture de la route au public en 1965 et en 1966 ainsi que l'interruption des activités touristiques habituelles. Un projet complémentaire à la construction de la route était l'aménagement d'une aire d'activités diurnes au sommet de la montagne et le regroupement des activités de camping au lac Balsam, à environ 2 km de la fin de la route existante.

La construction par contrat a été commencée en juillet 1965 et elle s'est poursuivie aussi longtemps qu'il a été possible de travailler, vu les chutes de neige exceptionnelles, cet hiver-là. Lorsque les activités ont pris fin, en novembre 1965, l'essentiel du terrassement était achevé sur 19 km. En décembre 1966, le terrassement était fait jusqu'au lac Balsam et, en juillet 1967, une route de gravier praticable en tout temps se rendait jusque là. Conformément aux décisions prises à la suite d'études détaillées, la nouvelle route se terminait au lac Balsam où des installations modernes de stationnement étaient aménagées en 1969. Puisqu'on disposait de fonds, on allait asphalter la route sur une longueur de 26 km.

La réfection de la route vers le sommet du mont Revelstoke a été l'occasion d'améliorer la voie d'accès depuis la ville de Revelstoke, ce qui fut fait en 1963, à partir d'un échangeur situé à la limite sud-est du parc. Cette nouvelle voie a permis de fermer la route partant de l'avenue Pearson et de ne plus utiliser un passage à niveau traversant la ligne principale du chemin de fer du Canadien Pacifique.

Aménagement du parc

Le poste de guet des gardes construit au lac Balsam en 1919 a été le premier bâtiment gouvernemental du parc.[11] En 1927, le Service forestier du ministère de l'Intérieur a construit une tour d'observation là où la route se terminait, et en 1930, le Service des parcs est chargé de cette tour et de son fonctionnement. On construit un poste de guet au lac Eva en 1923, un immeuble pour l'entreposage du matériel au mille 1 (1,6 km) de la route du parc en 1927, et un poste de guet au ruisseau Silver en 1949. En 1961, on construit dans le parc de nouvelles résidences pour le directeur et les chefs de services et en 1962, un complexe comprenant un garage pour le matériel et des bâtiments pour les services d'entretien ainsi qu'une nouvelle entrée sur la route transcanadienne. Depuis 1957, les bureaux du directeur et du personnel sont situés à Revelstoke.

L'auberge Heather construite au sommet de la montagne en 1940 par un résidant de Revelstoke était le seul établissement d'hébergement touristique du parc. En 1949, un ancien officier de l'aviation s'est chargé de l'exploitation de l'établissement qui offrait des possibilités de restauration et d'hébergement pour la nuit et en 1951, il a acquis l'édifice par tenure à bail. Il a été difficile de faire de ce relais de touristes une exploitation rentable vu son éloignement des principales routes touristiques et le nombre très limité d'unités d'hébergement pour la nuit.

En 1953, le Service des parcs nationaux a construit trois chalets de type alpin qui furent loués au concessionnaire du relais, ainsi qu'un bâtiment de service situé sur le rivage d'un petit lac voisin pour l'approvisionner en électricité et en eau. En 1963, la décision de fermer la route au public pour deux ans a rendu l'exploitation du relais impossible et, après négociations, le propriétaire a accepté une offre de la Couronne de reprendre ses intérêts dans l'affaire. Le bâtiment principal a été démoli et les chalets et le bâtiment de service enlevés de la région en 1967. La décision de faire du sommet de la montagne une aire d'activités diurnes a évité d'avoir à remplacer les services fournis par le relais.

Hébergement des visiteurs

À la suite de l'ouverture de la route du mont Revelstoke en 1927, il y a eu une demande d'installations de camping. En 1928, on a aménagé un petit terrain de camping sur les rives du lac Balsam et construit un abri-cuisine.[12] Le terrain de camping a été amélioré en 1948 par la construction de trois nouveaux abris, auxquels sont venus s'ajouter deux abris-cuisines sur le sommet de la montagne, au nord de la tour d'observation. En 1961, on a effectué d'autres aménagements au lac Balsam en construisant deux nouveaux abris destinés à remplacer graduellement les anciens bâtiments et en ajoutant un autre abri à ceux du terrain de camping du sommet de la montagne. La saison 1963 a toutefois été la dernière saison pendant laquelle il y a eu du camping car la réfection de la route de la montagne a obligé la direction à fermer les terrains aux visiteurs. À la réouverture de la route en 1967, on a élaboré un projet de réaménagement des anciens terrains de camping situés au lac Balsam et au sommet de la montagne. Lorsque le projet sera réalisé, il n'y aura pas d'installations de camping, mais des terrains de pique-nique bien aménagés ainsi que des sentiers d'excursion et de promenade qui aideront les visiteurs à apprécier les nombreux attraits naturels du parc.

Sports d'hiver

Pendant plus d'un demi-siècle, Revelstoke a été un centre de ski renommé. On y faisait du ski dès 1891, mais ce n'est qu'en 1915 que le *Revelstoke Ski Club* (club de ski de Revelstoke) a été créé. Les membres du club ont construit un tremplin sur les pentes inférieures du mont Revelstoke et les compétitions annuelles ont attiré de nombreux concurrents. Les améliorations apportées par le club avaient été faites sur des terres louées qui ont été annexées au parc lorsque ce dernier s'est agrandi en 1920. Depuis, le club a reçu l'aide du Service des parcs nationaux pour améliorer le tremplin et la pente de réception. Plus tard, les perfomances des participants lors d'événements organisés par le club ont retenu l'attention. En février 1921, Henry Hall, de Détroit, a battu le record professionnel mondial en effectuant un saut de 69,8 m sur la pente du mont Revelstoke. Au cours de la même compétition, Nels Nelson, de Revelstoke, établissait un nouveau record amateur avec un saut de 61,26 m.[13] De nouveaux records amateurs ont été établis par des concurrents en 1931 et en 1932 avec des sauts de 81,9 et 87,5 m.

Après la seconde guerre mondiale, le regain d'intérêt pour le ski a entraîné la réorganisation du club en 1948 et, cette même année, le Service des parcs nationaux a contribué à la réfection du tremplin et de la pente de réception afin qu'ils répondent aux exigences olympiques. En 1950, le club a créé son tournoi annuel des champions. La construction de la route transcanadienne a détérioré le versant de la montagne situé sous le tremplin et où fonctionnait un remonte-pente par câble; le club de ski de Revelstoke a donc demandé l'aide et la collaboration du Service des parcs pour regrouper toutes les installations situées près de la pente de saut à ski pour catégorie senior, connue sous le nom de pente Nels Nelson. En octobre 1958, Franz Baier, un spécialiste du ski de la Division du génie des parcs nationaux à Ottawa, a mené une étude et des recommandations ont été faites en vue de l'amélioration du tremplin du club et du déboisement des pistes. En 1961, le Service des parcs a donc entrepris de dégager une section de 12 ha pour y faire des pistes de ski et d'obtenir l'emprise pour l'installation d'un télésiège par le *Revelstoke Winter Sports Limited* (Association des sports d'hiver de Revelstoke, Ltée). En 1965 et en 1966, le Service des parcs a consacré d'autres sommes à l'amélioration des installations de ski sur les pentes du mont Revelstoke. Les travaux entrepris comprenaient la réfection des deux tremplins, la construction d'un chalet pour les patrouilleurs et d'une tribune en métal pour les juges à proximité du tremplin pour catégorie senior, de même que l'aménagement d'un terrain de stationnement au bas des pentes et desservi par une voie d'accès partant de la route du parc. Vers la fin de 1969, la compagnie qui exploitait les remonte-pentes s'est fusionnée avec une entreprise rivale établie à l'extérieur du parc. Elle a renoncé à tous les droits qu'elle possédait sur les environs des pentes de ski du parc et les remonte-pentes ont été transportés au sud sur les versants du mont Mackenzie.

Références

1. Wheeler A.O., *The Selkirk Mountains*, p. 146.
2. Revelstoke *Argus*, Article descriptif, 24 mai 1913.
3. Dossier U. 172-23A du Service des parcs nationaux.
4. Vernon B.C., *News*, 28 novembre 1912 (Dossier M.R. 2 de la Direction des parcs nationaux).
5. Dossier M.R. 2 du Service des parcs nationaux, 10 septembre 1912.
6. Ibid., 25 septembre 1913.
7. Arrêté en conseil C.P. 1125, 28 avril 1914.
8. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1928.
9. Arrêté en conseil C.P. 985, 5 mai 1920.
10. Arrêté en conseil C.P. 1645, 18 août 1927.
11. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1920, partie II, p. 25.
12. Ibid., 1929, p. 118.
13. Ibid., 1921, partie II, p. 41.

Le parc national de Kootenay

En 1920, la création du parc national de Kootenay en Colombie-Britannique est venue ajouter une région historique au réseau de réserves nationales destinées à l'usage et au bénéfice des Canadiens. Elle a également permis de concentrer les efforts des citoyens et des gouvernements sur la réalisation de la première route à travers les montagnes Rocheuses, reliant la vallée de la rivière Bow à celle du fleuve Columbia. Le trajet de cette première promenade, connue sous le nom de route Banff-Windermere, avait été parcouru, des années plus tôt, par d'illustres voyageurs. En 1841, au cours de son voyage autour du monde, Sir George Simpson, gouverneur de la Compagnie de la baie d'Hudson, avait suivi les vallées des rivières Simpson, Vermilion et Kootenay et du ruisseau Sinclair, jusqu'au fleuve Columbia. La même année, James Sinclair conduisait à travers les Rocheuses un groupe de 21 familles depuis la colonie que la Compagnie de la baie d'Hudson avait établie à Rivière Rouge jusqu'à Fort Vancouver dans le territoire de l'Oregon.[1] En 1858, Sir James Hector, de l'expédition Palliser, traversait le col Vermilion au cours d'un voyage d'exploration qui l'a mené de la vallée de la rivière Bow jusqu'à la rivière Kicking Horse, le long des rivières Vermilion, Kootenay et Beaverfoot. Résumant le rapport de son expédition, le capitaine John Palliser disait du col Vermilion; « C'est le

col qui se prête le mieux, et le plus économiquement à un aménagement pour véhicules ».[2]

Projets d'une route

Robert Randolph Bruce, d'Invermere, en Colombie-Britannique, qui devint plus tard lieutenant-gouverneur de sa province, a conçu la route Banff-Windermere. Après son arrivée au Canada, cet ingénieur écossais avait travaillé pour le compte de la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique à titre d'ingénieur en construction et il s'était occupé de l'aménagement de mines dans l'Ouest canadien. Il croyait que la construction d'une route reliant Banff, en Alberta, et le district de Windermere, en Colombie-Britannique, fournirait un lien commercial valable avec les provinces situées à l'est des Rocheuses et constituerait également un itinéraire touristique remarquable qui comprendrait les attraits naturels de Banff, du lac Louise et de la région de Windermere. En 1910, grâce à ses relations avec les autorités de la compagnie de chemins de fer, Bruce s'est assuré l'appui de Sir Thomas Shaughnessy, président de la compagnie; plus tard, il a intéressé à son projet Sir Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Britannique.

Début de la construction

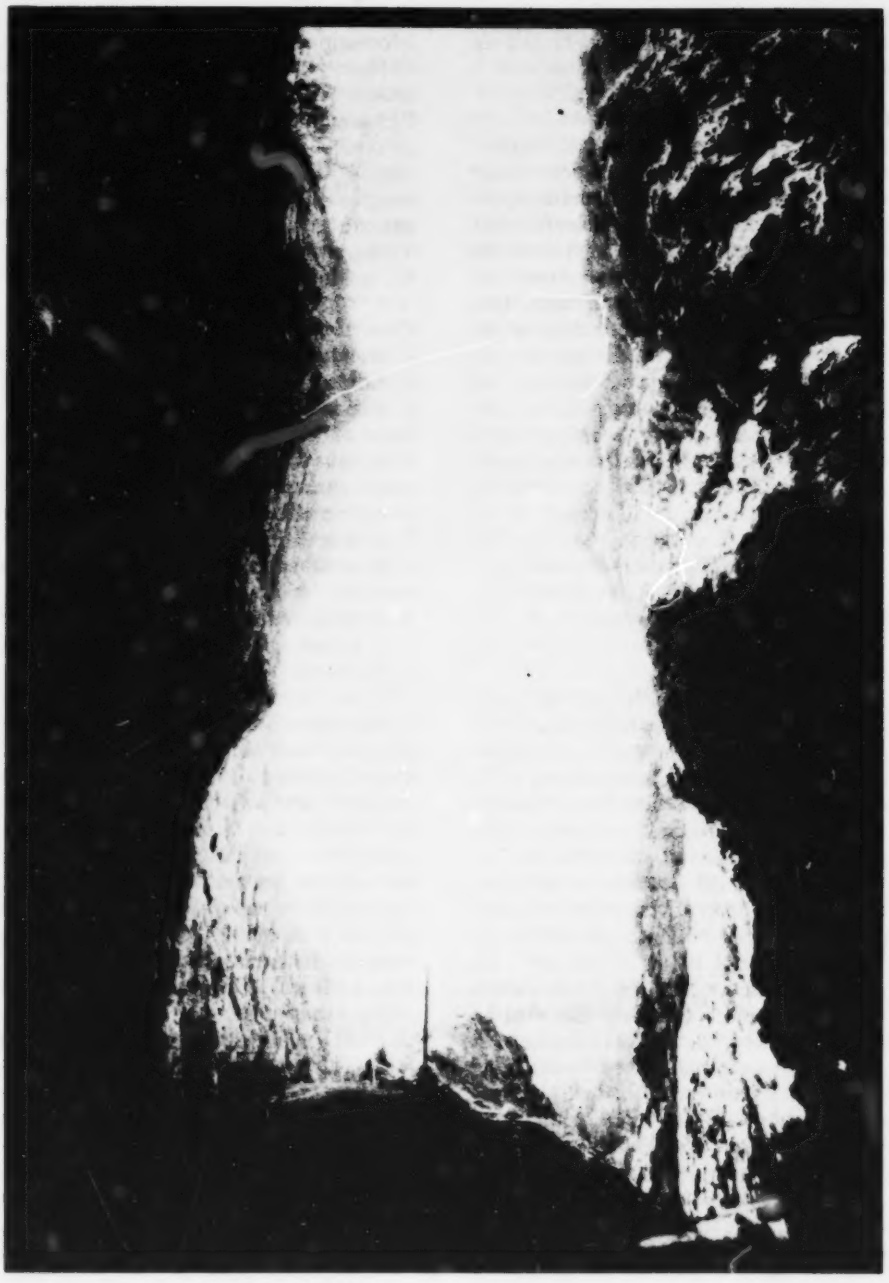
Calgary venait tout juste d'être reliée par la route praticable à Banff et les communications allaient à l'avenir s'étendre vers l'ouest. La Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique et le gouvernement de la Colombie-Britannique ont donc pris des dispositions en vue de partager le coût de la construction du tronçon situé sur le territoire de la Colombie-Britannique, de Windermere au col Vermilion. Par l'entremise du ministère de l'Intérieur, le gouvernement fédéral allait construire dans le parc national de Banff le tronçon nécessaire pour assurer la jonction avec la route de Calgary.[3] La première estimation de la construction de la route s'élevait à 150 000 $, mais ce chiffre s'est vite révélé irréaliste.[4] En 1911, à la suite de l'arpentage qu'ont effectué H.J. Haffner et J.W. Wurtele, on commence les travaux de la route sur le tronçon de Windermere ou de la Colombie-Britannique. Les travaux sont arrêtés en 1913 après que l'on eut dépensé 277 000 $ dont 75 000 $, versés par la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique. Lorsqu'on a manqué d'argent, 19 km, dont la construction s'était révélée difficile, étaient terminés : 11 km vers l'est depuis la vallée du fleuve Columbia en remontant le ruisseau Sinclair, et 8 km vers l'ouest depuis le sommet du col Vermilion. Pendant ce temps, le gouvernement fédéral avait commencé à construire un tronçon de 48 km à l'ouest de Banff et il acheva en novembre 1914, la route conduisant à la frontière de l'Alberta, au sommet du col Vermilion.[5]

Le début de la première guerre mondiale ainsi qu'une situation financière peu satisfaisante empêchent la Colombie-Britannique de terminer sa partie de la route. En 1916, Bruce envisage de faire achever le tronçon que devait construire la Colombie-Britannique, par le Service des parcs nationaux du ministère de l'Intérieur, la province étant prête à céder non seulement l'emprise routière mais aussi une bande de terre bordant la route de chaque côté pour en faire un parc national. Bruce s'entretient à Ottawa avec le ministre de l'Intérieur et le commissaire des parcs nationaux et effectue les premières démarches nécessaires auprès des autorités provinciales. En mai 1916, le ministre de l'Intérieur, l'honorable W.J. Roche, annonce à Bowser, premier ministre de la Colombie-Britannique, que le gouvernement canadien va terminer la construction de la route si le parlement provincial appuie sa proposition par un projet de loi. Après de longues négociations et après l'adoption de la loi, une entente relative à la route Banff-Windermere est signée le 12 mars 1919, au nom des gouvernements de la Colombie-Britannique et du Canada.[6]

Conditions de l'entente

L'entente comporte des éléments très importants pour l'administration des parcs nationaux. Elle stipule non seulement la concession d'une emprise routière et des titres de propriété de toutes les terres inaliénées situées à l'intérieur d'une zone d'une largeur de 16 km le long de la route, mais elle reconnaît aussi l'autorité législative du gouvernement fédéral sur tous les parcs nationaux de la Colombie-Britannique. La province accepte que ses lois et règlements concernant les parcs nationaux soient conformes aux lois et règlements fédéraux relatifs aux parc; elle accepte également de ne pas voter de lois ou de règlements qui iraient à l'encontre de ceux adoptés par le « Dominion ». En juillet 1919, la Colombie-Britannique cède au Canada la propriété de l'emprise routière et des terres situées le long de la route. La création du nouveau parc est annoncée publiquement en vertu d'un arrêté en conseil adopté le 21 avril 1920.[7] Tout le monde n'approuve pas le nom « Kootenay » qui a été choisi non seulement pour des raisons euphoniques, mais aussi pour rendre hommage aux Indiens Kootenay qui habitaient autrefois ce secteur. Randolph Bruce, qui voit enfin la réalisation du projet qu'il caressait depuis longtemps, lui préfère « Columbia ». Dans une lettre adressée au commissaire des parcs, J.B. Harkin, il expose ses objections et fait en passant l'historique de ses efforts.

> *On pourrait dire que le fait d'appeler ce parc « Columbia » flatterait nos cousins de l'autre côté de la frontière. Soit! Nous voulons leur plaire autant que possible. Nous voulons les attirer chez nous, qu'ils viennent avec leurs voitures, leur argent et leurs affaires; c'est d'ailleurs en grande partie la raison pour laquelle la construction de cette route a d'abord été entreprise. Je le sais car j'en fus l'instigateur. Dès 1910, j'ai réussi à y intéresser la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique et le gouvernement provincial. La première a investi 75 000 $ dans l'affaire et le second, 200 000 $. Mais la Colombie-Britannique connut alors de mauvais jours. Notre gouvernement n'avait plus d'argent. Ce qui avait été construit se détériorait. Je me suis donc tourné vers le gouvernement fédéral et, avec votre aide, j'ai proposé à M. Roche, alors ministre de l'Intérieur, de prendre la route à sa charge, telle qu'elle était, pour en faire une sortie du parc national. À ce moment-là, il a dit que le gouvernement fédéral était prêt à acquérir l'emprise nécessaire que nous avions alors fixée à une zone de 1,6 km de chaque côté de la route. D'Ottawa, je me rendis à Victoria et*



Le canon Sinclair, parc national de Kootenay, vers 1923.

demandai au gouvernement d'accorder une emprise gratuite de 8 km de chaque côté de la route. Et je l'obtins. Je me crois donc humblement en droit d'exprimer mon opinion quant au nom à donner à cette région.[8]

Toutefois, les autorités du parc ont maintenu leur choix initial, et depuis, le parc a conservé son nom de « parc national de Kootenay ».

Achèvement de la route

En vertu de l'entente, le gouvernement fédéral s'engage à terminer la route au cours des quatre années qui suivront « la fin de la présente guerre ». En 1914, des inondations avaient gravement endommagé le tronçon de la route remontant la vallée du ruisseau Sinclair, qui avait été construit par la province. Des travaux de réfection sont entrepris en 1920 et se poursuivent au cours des années 1921 et 1922. La route terminée, qui porte aujourd'hui le nom de « Promenade Banff-Windermere », est inaugurée le 23 juin 1923 à Kootenay Crossing.[9] L'année suivante, plus de 4 500 touristes empruntent cette nouvelle route, carrossable en toute saison, entre la vallée du fleuve Columbia et Banff. En 1947, on entreprend la réfection de la route pour répondre aux normes modernes et, en 1952, toute la route est reconstruite et asphaltée. En 1956, on commence à apporter des améliorations à la route dans le cadre du programme relatif aux grandes routes des parcs nationaux, et ces travaux sont complétés en 1967. Le dernier aménagement qui comprend des réfections importantes à proximité des sources thermales Radium, aboutit à la construction d'une route moderne à revêtement dur qui traverse une région magnifique de montagnes, de rivières et de vallées.

Depuis la création du parc, les sources thermales qui prennent naissance au pied de la montagne Redstreak, à 1,6 km environ de la limite occidentale, constituent l'une des attractions principales du parc Kootenay. Connues sous le nom de Radium Hot Springs (Sources thermales Radium) elles étaient fréquentées par les Indiens, les mineurs et les premiers colons, bien avant le début du XX^{e} siècle. Des piscines grossières construites dans le rocher et dont les interstices étaient bouchés par de la mousse leur permettaient de se baigner dans une eau dont la température atteint 45°C. En 1890, Roland Stuart et son associé, H.A. Pearse, obtiennent du gouvernement provincial une concession de 65 ha de terrain entourant les sources. Stuart, un Anglais, s'était rendu en 1887 dans le district de Windermere en Colombie-Britannique afin d'étudier l'élevage. En 1893, Stuart rachète la part de son associé après avoir déménagé à Victoria. Il ne commence à aménager les sources qu'en 1911, lorsque le gouvernement provincial entreprend la construction de la route qui devait plus tard traverser sa propriété. En 1911, 1912 et 1913, Stuart fait analyser l'eau des sources et ces analyses révèlent une émanation importante de radium. Il forme un groupe en Grande-Bretagne afin d'aménager les sources et obtient l'aide financière de St. John Harmsworth qui avait réussi à mettre en valeur les eaux Perrier à Nîmes, en France. En 1914, Harmsworth l'accompagne aux sources et lui fournit le capital nécessaire pour construire une piscine de béton, une cabine de bain en rondins, un petit magasin et une résidence pour le gardien. Sur les 20 000 $ environ offerts par Harmsworth, 7 000 $ seulement ont effectivement servi à l'aménagement des sources.[11] Après la déclaration de la première guerre mondiale, Harmsworth retourne en Grande-Bretagne et se retire du groupe. Avant de quitter le Canada, il avait nommé un agent, et l'entretien de la piscine a été assuré par des gardiens de 1914 à 1921. Stuart a également quitté le Canada, en compagnie de Harmsworth, en septembre 1914.

Expropriation par la Couronne

En 1920, à la suite de la création du parc, les agents du ministère de l'Intérieur à Ottawa se sont efforcés de négocier l'achat de la propriété de Stuart qui, en plus du lot 149 entourant les sources, comprenait une terre adjacente de 184 ha. Bien qu'il ait, en 1909, offert de vendre la propriété sur laquelle étaient situées les sources à la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique pour la somme de 3 000 $, Stuart ne tient pas compte des télégrammes que lui envoie son agent de Colombie-Britannique pour lui faire part de l'intention du ministère d'acheter la propriété. En fait, Stuart avait créé une nouvelle compagnie en Grande-Bretagne, la « *Kootenay Radium Natural Springs, Limited* » *(Compagnie des sources naturelles de radium de Kootenay), dont il tirait d'importants profits sous forme d'argent liquide et d'actions.*[12] En février 1922, on obtient l'autorisation d'exproprier les sources et les terres attenantes, et une ordonnance du tribunal confirme la possession. Le règlement de la réclamation de Stuart visant à obtenir une indemnité nécessite un renvoi à la Cour de l'Echiquier du Canada. Les audiences ont lieu à Banff, Vancouver et Victoria en 1924, et le jugement rendu en janvier 1925 est porté en appel. En juin 1927, Stuart reçoit une indemnité supplémentaire, qui porte à 40 000 $ environ le montant total avec les intérêts.[13]

Aménagement des sources

Après la prise en charge des sources thermales par le Service des parcs nationaux en 1922, les premiers bains sont rénovés et exploités pendant les cinq années suivantes. En 1927, un établissement à deux étages est construit, et le bain initial en béton est amélioré et agrandi de neuf mètres. Détruit par un incendie en 1948, l'édifice est remplacé en 1950 par de grands bains modernes, connus sous le nom d'« Aquacourt », dont le coût s'élève à près d'un million de dollars. Cette nouvelle construction comprend la piscine initiale, une autre grande piscine extérieure et des cabines de bains spacieuses, des saunas, les bureaux de la direction et un casse-croûte. En 1966, on transforme le dernier étage de l'édifice afin d'y installer un restaurant et une terrasse où l'on sert des repas. En 1968, on apporte d'autres améliorations lorsque la piscine initiale ou « d'eau chaude » est démolie et remplacée par une nouvelle piscine de forme asymétrique.

En 1922, on a aménagé les bureaux permanents de l'administration sur un terrain d'alluvions surplombant la piscine et on arpente une petite subdivision résidentielle et commerciale connue sous le nom de lotissement urbain des sources thermales Radium. Des baux sont accordés à l'entreprise privée pour la construction de deux petits hôtels, d'un garage et d'une station-service, et la Compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique bâtit des camps. Plus tard, d'autres chalets sont érigés le long de la nouvelle route. La fréquentation accrue des tremplins et des piscines alimentées par une eau chaude

qui, contrairement à celle de Banff, ne sent presque pas le soufre, entraîne la construction de nouvelles unités d'hébergement aux sources thermales Radium. L'augmentation croissante du nombre de visiteurs oblige également l'administration à effectuer des études pour remédier aux problèmes que posent la circulation et le stationnement. Entre 1960 et 1967, on apporte de grandes améliorations au parc; en effet, la plupart des immeubles commerciaux exploités par tenure à bail dans le voisinage de l'Aquacourt sont achetés et les édifices sont enlevés. Les bureaux de l'administration sont reconstruits sur un terrain d'alluvions dominant la vallée du fleuve Columbia. La route qui traversait la zone du lotissement urbain est déplacée et une grande aire de stationnement est aménagée en comblant un méandre du ruisseau Sinclair détourné par un tunnel.

L'établissement du parc national de Kootenay, traversé d'un bout à l'autre par une grand-route, a créé une très forte demande d'emplacements de camping. En 1923, on commence à établir un réseau de terrains de camping qui, bien qu'il semble dépassé face aux normes actuelles, fournit aux automobilistes des haltes satisfaisantes à une époque où la vitesse ne constituait pas un élément essentiel à de bonnes vacances. Un grand nombre de ces anciens terrains de camping sont progressivement remplacés par des aires de pique-nique, les autres sont reconstruits et, dans certains cas, aménagés ailleurs. La plus grande de ces nouvelles installations, le terrain de camping Redstreak situé près des sources thermales Radium est ouverte en 1962 sur un terrain d'alluvions dominant la vallée du fleuve Columbia et constitue un nouvel exemple de terrains de camping équipés à l'intérieur du réseau des parcs nationaux du Canada.

Le parc national de Kootenay regroupe de nombreuses attractions. Ses sources thermales minérales et ses piscines bien entretenues sont à la disposition des baigneurs depuis plus de 50 ans et elles ont acquis une renommée internationale. La route Banff-Windermere permet de voir des paysages alpestres splendides, tout au long de ses 105 km. Ses gorges magnifiques, ses sources ocres et une faune variée contribuent à attirer les visiteurs qui augmentent par milliers, d'année en année.

Références

1. Galbraith J.S., *The Hudson's Bay Company as an Imperial Factor*, Presses de l'Université de Toronto, 1957, p. 211.
2. *Palliser Journals*, p. 16.
3. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1912, partie V, p. 8.
4. Hamilton B.G., *The Banff-Windermere Highway*, *Cranbrook Courier*, 14 mars 1924.
5. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1912-1913, partie V, p. 12
6. Dossier K 2 du Service des parcs nationaux, (Documents).
7. Arrêté en conseil C.P. 827, 21 avril 1920.
8. Dossier K.2 du Service des parcs nationaux, Vol. II, 22 juin 1922.
9. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1924, p. 65.
10. *British Colubmia Land Grant* 964/49, 27 mai 1890.
11. Appel à la Cour Suprême du Canada. Le Roi vs Stuart et *alii* (1926) 2 D.L.R. p. 260.
12. Ibid.
13. Dossier K.2 du Service des parcs nationaux, Vol. 5.

Le parc national de Wood Buffalo

En 1922, la création du parc national de Wood Buffalo qui chevauche la frontière séparant l'Alberta des Territoires du Nord-Ouest a été décrite comme étant l'une des mesures de conservation les plus importantes et les plus prévoyantes qui aient jamais été prises par le gouvernement canadien.[1] On sait, depuis les premiers temps de l'exploration, que le bison existait dans le voisinage du cours inférieur de la rivière de la Paix et de la rivière des Esclaves. On a cru plus tard qu'ils étaient les derniers survivants de cette race sauvage évaluée à des millions de bisons qui peuplaient autrefois l'Amérique du Nord. En 1897, S.N. Rhoads a classé les bisons du nord dans une sous-espèce distincte, *Bison bison athabascae*, parce qu'ils étaient plus gros, plus lourds et de couleur plus foncée que les bisons des plaines.

Samuel Hearne fut le premier à rapporter l'existence de bisons dans la région du cours inférieur de la rivière des Esclaves; il a traversé le Grand lac des Esclaves au cours de l'hiver 1771-1772 et en a vu « en masse ». Dans le récit de son voyage qui l'a amené à l'embouchure du fleuve Mackenzie en 1784, Alexander Mackenzie rapporte la présence de grands troupeaux de bisons le long de la rivière des Esclaves. Un aperçu du territoire peuplé par les bisons et de leur nombre dans les régions du Nord canadien nous est également donné par les observations des membres de l'expédition Franklin en 1820, par Daniel Harmon, de 1808 à 1810, par Sir John Richardson en 1845 et par John Macoun en 1875. Les observations enregistrées après 1840 révèlent une rareté de plus en plus grande du bison dans le nord du Canada et jusqu'à 1870, la disparition de l'espèce des endroits éloignés de leur habitat. Les estimations du nombre de bisons faites en 1888 au cours d'une enquête instituée par un comité du Sénat sur les ressources du bassin du Mackenzie fournissent des chiffres s'échelonnant entre quelques petits troupeaux et plusieurs centaines de têtes.[2]

Premières mesures de protection

Les premières mesures visant à étendre la protection légale au bison dans le nord-ouest canadien ont été prises en 1877 lorsque le Conseil des territoires du nord-ouest a approuvé une ordonnance (nº 5) pour les protéger. À cette époque, les Territoires du Nord-Ouest comprenaient des terres qui font maintenant partie de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Yukon. Malheureusement, l'ordonnance a été révoquée l'année suivante; mais en 1890, la *Territorial Game Ordinance* (ordonnance sur le gibier des territoires) de 1888 était modifiée afin de protéger le bison. La Loi sur la protection de la faune des territoires non organisés *(Unorganized Territories Game Protection Act)* qui a été adoptée en 1894 et les lois ultérieures confirment cette protection. À la suite de la création de la province de l'Alberta, la chasse au bison est interdite par la Loi sur la faune de l'Alberta *(Alberta Game Act)* de 1907.

Bien que la loi visant à assurer la protection du bison ait été votée en 1890, elle n'a été que très peu appliquée au cours des quelques années qui ont suivi. En 1897, l'inspecteur A.M. Jarvis de la Police à cheval du Nord-Ouest effectue la première grande patrouille dans la région

située entre Edmonton et Fort Resolution sur le Grand lac des Esclaves. À son retour, il rapporte que les habitants de cette région prétendent ne rien savoir de cette loi. En 1899, deux chasseurs sont reconnus coupables d'avoir tué des bisons dans les alentours de Fort Smith et, au cours des 13 années suivantes, la Gendarmerie à cheval joue un rôle de plus en plus important dans le domaine de la protection des bisons. En 1911, on enlève à la police appelée depuis 1904 Gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest, la charge d'assurer la surveillance spéciale du bison, que l'on confie au surintendant du service forestier à Ottawa. La nomination des gardes-chasses résidants fait partie des mesures de protection qui ont été prises par la suite. La Loi sur le gibier des Territoires du Nord-Ouest *(Northwest Territories Game Act)* votée en 1917, confie la responsabilité de faire appliquer ses dispositions, et notamment d'assurer la surveillance des troupeaux de bisons, au commissaire des parcs nationaux du ministère de l'Intérieur, avec la collaboration de la Gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest.

La loi confirme la protection à laquelle le bison du nord avait droit, bien qu'elle contienne des dispositions prévoyant la capture de spécimens pour la recherche scientifique et la reproduction.[5]

Étude des territoires peuplés par les bisons

Bien avant que des mesures adéquates ne soient réellement prises, on avait reconnu la nécessité de trouver un moyen qui assurerait au bison des bois une protection absolue. Au retour d'une visite d'inspection effectuée en 1907 en compagnie d'Ernest Thompson Seton et E.A. Preble, l'inspecteur A.M. Jarvis de la Gendarmerie royale insiste sur le besoin de nommer des gardes résidants, pour se rendre compte du nombre de bisons et de leur condition. Il fait également remarquer qu'il serait facile de protéger efficacement les troupeaux si la région qu'habite le bison était immédiatement transformée en parc national.[6] Dans son rapport annuel de 1913, J.B. Harkin, commissaire des parcs nationaux, note qu'une proposition visant à créer dans la région de Fort Smith un refuge pour la conservation des troupeaux de bisons sauvages est à l'étude. En se fondant sur les renseignements fournis par Charles Camsell du Service des levés géologiques du Canada *(Geological Survey of Canada)* à la suite d'une enquête effectuée en 1916 sur les terrains occupés par le bison des bois, C. Gordon Hewitt, zoologiste-conseil du ministère de l'Agriculture, recommande fortement la création d'un parc national, mesure qui, à son avis, non seulement sauverait le bison des bois de l'extermination, mais aussi assurerait le repeuplement de l'espèce dans les territoires adjacents.[7]

La découverte de nappes de pétrole assez importante pour l'extraire à des fins commerciales près du fleuve Mackenzie à quelque 80 km au nord de Fort Norman en août 1920 a déclenché un mouvement qui allait influencer l'économie du district du Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest. Prévoyant une ruée vers le pétrole dans le district à l'ouverture de la saison de navigation en 1921, le ministre de l'Intérieur crée la Direction des Territoires du Nord-Ouest à Ottawa, destinée à gérer les ressources naturelles des Territoires et à traiter des questions ministérielles se rapportant à ceux-ci.

Le 1er juillet 1921, on établit le bureau principal de la nouvelle direction à Fort Smith et on ouvre des bureaux secondaires à Fort Resolution et à Fort Norman. Au cours de la même année, on lui confie la responsabilité de faire appliquer la Loi sur le gibier des Territoires et de surveiller les troupeaux de bisons des bois, qui appartenaient auparavant au commissaire des parcs nationaux.[8]

En mai 1922, O.S. Finnie, à la tête de la nouvelle direction, est en mesure de prédire la création d'un parc national qui comprendra les territoires septentrionaux et méridionaux des troupeaux de bisons des bois dont on connaît l'existence. En 1920, F.H. Kitto du *National Resources Intelligence Service* (Service de renseignements sur les ressources nationales) visite le territoire méridional et présente un rapport qui va influencer l'action gouvernementale. « À la suite de mes recommandations, le gouvernement a décidé de consacrer une grande étendue comprenant tous les territoires occupés par les bisons à l'établissement d'une réserve de bisons. On a décidé d'effectuer d'autres expéditions afin de déterminer les limites de cette réserve. »[9]

En mai 1922, un autre agent du Service de renseignements sur les ressources nationales, F.V. Seibert, est chargé d'explorer les territoires des bisons des bois. L'agent de la Direction des territoires du Nord-Ouest, chargé de la gestion de la faune, Maxwell Graham, se joint par la suite à lui. Dès la fin de l'automne, leurs observations permettent d'évaluer, de façon assez juste, le nombre de bisons et de déterminer approximativement les limites des territoires qu'ils occupent au nord et au sud. Graham estime avec prudence que le territoire du sud contient 1 000 bisons des bois et que celui du nord en compte 500.[10] Seibert situe les limites du territoire septentrional entre la rivière Nyarling au nord et la rivière Little Buffalo au sud, et estime que le territoire méridional se trouve à l'intérieur d'une région bornée par les rivières Little Buffalo, Salt, des Esclaves et Jackfish.

Création du parc

Le 22 décembre 1922, le parc national de Wood Buffalo, qui s'étend sur une superficie de 27 195 km^2, est créé par un arrêté en conseil en vertu de la Loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux.[11] L'arrêté en conseil précise que le nouveau parc constitue l'habitat primitif du bison des bois dans le voisinage de Fort Smith, et que si la région n'est pas réservée à la conservation de l'espèce, il est à craindre que le dernier troupeau vivant encore à l'état sauvage ne disparaisse. L'arrêté en conseil ordonne également que la gestion du nouveau parc soit assurée par la Direction des Territoires du Nord-Ouest du ministère de l'Intérieur.

À la suite de la création du parc en 1922, l'agent du district de Mackenzie, dont le bureau est situé à Fort Smith, est nommé directeur du parc. Le service de garde, qui existait déjà depuis quelques années, est réorganisé et agrandi par la nomination d'un garde en chef du parc et de cinq employés. Par la suite, le bureau du gardien est installé à Hay Camp sur la rivière des Esclaves, à environ 72 km au sud de Fort Smith. Peu à peu, un service efficace de conservation du gibier et des forêts est mis sur pied; les postes des gardes sont reliés à Fort Smith par téléphone, des tours de détection des incendies sont construites, et l'aménagement d'un réseau routier est entrepris afin de relier les postes du lac Pine et de Hay Camp à la route Fitzgerald-Fort Smith.

En 1925, on commence à amener au parc national de

Wood Buffalo l'excédent de bisons des plaines qui se trouvait au parc national de Buffalo à Wainwright en Alberta; cette mesure a pour effet d'altérer profondément le caractère et la santé des troupeaux de bisons des bois qui vivaient déjà dans le parc. Entre juin 1925 et juin 1928, 6 673 bisons des plaines sont envoyés au nord, par chemin de fer, de Wainwright à Waterways. De là, ils sont transportés en chaland par les rivières Athabasca et des Esclaves jusqu'à La Butte et aux régions voisines situées sur la rive ouest de la rivière des Esclaves au sud et au nord de Hay Camp, où ils sont mis en liberté. Le bison des plaines s'est vite adapté à son nouveau territoire qui comprenait de vastes étendues de forêt sauvage entrecoupées de plaines verdoyantes et de prés. En 1926, quelques bisons avaient traversé la rivière de la Paix en direction du sud. Afin de tenir compte de ce fait et de rattacher leur nouveau territoire à la réserve, on porte la superficie du parc national de Wood Buffalo à 44 030 km^2 en avril 1926.[12] Le parc agrandi englobe le territoire situé au nord et au sud de la rivière de la Paix à l'est du cinquième méridien et au nord de la 27e ligne de base, mais il ne comprend plus le lac Buffalo et une petite terre située à l'angle nord-ouest du parc initial. En septembre 1925, un arrêté en conseil rend au parc le lac Buffalo et les terres adjacentes, portant ainsi sa superficie à 44 807 km^2.[13]

Critique des mesures relatives aux bisons

La décision de transférer l'excédent de bisons des plaines du parc national de Buffalo situé à Wainwright au parc de Wood Buffalo a été prise au niveau ministériel, à la suite de longues discussions. En mars 1923, on a constaté que le troupeau de Wainwright, qui provenait en grande partie de bisons achetés au Montana entre 1907 et 1912, comptait plus de 6 600 têtes. Le territoire, où devaient également paître des troupeaux de wapitis, d'orignaux et de chevreuils comptant au moins 1 200 têtes, était appauvri au point qu'il ne pouvait pas faire vivre un plus grand nombre d'animaux. Le public a réagi aux propositions visant à abattre des bisons pour réduire leur nombre en envoyant des lettres de protestations et on a alors formulé d'autres propositions recommandant le transport des animaux dans les régions du nord. On savait que l'arrivée de bisons des plaines au sein des troupeaux de bisons des bois entraînerait l'hybridation, mais cette mesure était prévue dans un article publié sur l'ordre de O.S. Finnie, responsable de la Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

Cet article, qui a paru dans *The Canadian Field Naturalist*, faisait allusion à l'opinion exprimée par Charles Camsell à la suite d'une brève enquête sur le territoire du bison des bois menée en 1916, selon laquelle il n'existait pas de contact entre les troupeaux occupant les territoires du nord et ceux vivant au sud.[14] Par conséquent, on a supposé que toute intégration se limiterait au bison des bois occupant le territoire du sud et que le troupeau du nord « ne serait pas touché par le croisement avec le nouveau bison ».

La publication de cet article a suscité de vives protestations de la part d'éminents zoologistes et de sociétés de conservation, qui s'opposaient à l'introduction du bison des plaines dans le territoire du bison des bois parce qu'ils étaient persuadés que cette mesure entraînerait la dégénérescence de la race du nord. Une autre objection mettait l'accent sur le danger que le bison des bois ne soit exposé au risque d'infection tuberculeuse. La direction du parc savait depuis 1919 qu'il existait des cas de tuberculose bovine dans le troupeau de Wainwright à la suite d'autopsies sur plusieurs bisons abattus.[15] Lors d'une première conférence sur le déplacement des bisons, on avait convenu de tuberculiner les bisons choisis, mais par la suite, on a décidé de renoncer à cette précaution et les bisons transportés, dont la plupart étaient âgés d'un an ou deux, ont été envoyés au nord sans l'avoir été. Le but principal de cette expérience était de préserver les nouveau-nés dont le nombre dépassait, dès 1923, 1000 têtes par année.

La décision de renoncer à la tuberculination semble attribuable à la croyance que seuls les plus vieux bisons du troupeau de Wainwright étaient susceptibles de contracter la maladie et que, si les jeunes animaux étaient séparés des adultes, il serait peu probable qu'ils deviennent tuberculeux. Au moins un fonctionnaire du ministère désapprouvait cette décision.

En avril 1924, le surveillant de la Protection de la faune, Hoyes Lloyd, envoyait une note au commissaire des parcs lui annonçant : « On estime, du point de vue de l'épidémiologie, qu'il est néfaste de mettre en contact des bisons provenant d'un troupeau que l'on sait malade avec les bisons du parc national de Wood Buffalo qui, pour autant que je sache, ne sont pas malades. »[16]

Maladies infectieuses

À la suite de l'introduction de bisons des plaines dans le territoire méridional du bison des bois, le nombre des deux espèces de bisons s'accroît lentement dans le parc. En 1929, on l'estime à 10 000. De 1932 à 1934, J. Dewey Soper du ministère de l'Intérieur à Ottawa entreprend des recherches scientifiques sur le territoire du bison et, en 1934, il évalue la population de bisons à 12 000. Ses études effectuées dans le parc permettent d'établir une description remarquable du bison des bois, de ses habitudes, de ses habitats d'été et d'hiver et des caractéristiques physiques du parc.[17] De 1930 à 1950, on commence à réduire périodiquement, en général à raison d'un maximum de 100 têtes par année, le nombre de bisons devenus hybrides. En 1947, W.A. Fuller, spécialiste de la mammalogie à l'emploi du Service canadien de la faune à Fort Smith, découvre des cas de tuberculose dans le troupeau de bisons des bois, à la suite d'un abattage d'animaux âgés. Les examens qui se poursuivent en 1948 et en 1949 confirment les premières découvertes. Des relevés aériens effectués en 1949 et en 1950 font état d'une population de 10 000 à 12 000 bisons vivant dans le parc. En 1950, on entreprend des études en vue d'établir un programme de gestion du troupeau prévoyant la tuberculination des bisons et l'abattage sélectif des animaux atteints. Une autre maladie, la brucellose, est découverte dans le troupeau en 1956.[19]

Le premier d'une série d'abattages de bisons effectués dans le cadre de ce programme a lieu pendant l'hiver 1952-1953 dans des abattoirs mobiles à Prairie River au nord du lac Clair. À ce moment, 223 bisons sont tués. Cet abattage confirme l'ampleur de la tuberculose. Vers la fin de 1952, les installations de l'abattoir sont déplacées à Hay Camp, où les diminutions du troupeau par abattage se poursuivent au cours des quatre années suivantes. Un abattoir moderne est construit dans la région de Sweetgrass au nord du lac Clair en 1957 et des abattages

y ont lieu en hiver de 1957 à 1962. En 1958 et en 1960, l'abattoir de Sweetgrass est fortement endommagé par les inondations de la rivière de la Paix et, en 1961, on entreprend la construction d'un nouvel abattoir à Hay Camp. Celui-ci est achevé en 1962.

En 1962, les bisons du parc de Wood Buffalo sont exposés à la menace d'une maladie infectieuse redoutable, l'anthrax, qui s'est déclaré chez les bisons vivant près du lac Hook dans les Territoires du Nord-Ouest, au nord-est du parc. La première manifestation de cette maladie est relevée près de l'emplacement d'un camp d'hébergement de sportifs s'adonnant à la chasse au bison, légale depuis 1959. Des animaux du parc sont contaminés en 1963 et 1964, lors d'autres manifestations de la maladie à des endroits situés plus au sud. Des mesures énergiques visant à enrayer et à vaincre la maladie sont prises sous la conduite d'agents du Service canadien de la faune. Un programme de la direction visant à enrayer la tuberculose et d'autres maladies au moyen de tests, d'immunisation et de vaccination est exécuté depuis lors. En 1965, 24 bisons du troupeau « du nord » du parc de Wood Buffalo sont capturés, testés et transférés au parc national de Elk Island en Alberta, où on les installe dans une zone isolée, à l'écart de l'ensemble du troupeau principal de bisons des plaines. Ce troupeau secondaire de bisons des bois s'est reproduit de façon satisfaisante, et on espère que lorsque le troupeau sera reconstitué, il perpétuera l'unique sous-espèce qui, dans son habitat initial, a souffert des mesures administratives bien intentionnées mais désastreuses prises au début du siècle à l'égard de la faune.

Découverte de la présence de la grue blanche d'Amérique

Un événement plus encourageant dans l'histoire du parc a été la découverte en 1954 de l'aire de nidification de la grue blanche d'Amérique, entre les cours supérieurs des rivières Nyarling, Sass et Klewi.

Le plus grand et l'un des plus imposants oiseaux de l'Amérique du Nord, la grue blanche d'Amérique a vu son nombre diminuer à moins de 100 au cours des années 1920 et, dès le début des années 1940, elle paraissait en voie d'extinction. La disparition progressive de la grue blanche dans le centre de l'Amérique du Nord a suivi la destruction de son habitat à mesure que l'agriculture, le bétail en pâturages, la colonisation et la chasse empiétaient sur ses anciennes aires de nidification. Entre 1922 et 1954, on n'a pas découvert un seul nid habité dans les régions peuplées. En 1937, le gouvernement des États-Unis a établi un refuge national de la faune à Aransas au Texas afin de préserver les vestiges d'un habitat convenant aux grues blanches d'Amérique. En 1954, G.M. Wilson, directeur forestier à Fort Smith, a observé d'un hélicoptère deux oiseaux adultes de couleur blanche et un oisillon dans une région au sud du Grand lac des Esclaves. Le lendemain, W.A. Fuller a identifié les oiseaux comme étant des grues blanches d'Amérique. En 1955, après des recherches très difficiles sur les lieux, l'aire de nidification a enfin été déterminée.[20]

En juin 1967, des scientifiques du Service canadien de la faune et du *United States Fish and Wildlife Service* (Service américain de la faune et des pêcheries) prennent des mesures collectives en vue de perpétuer l'espèce. Des oeufs prélevés dans un nid au parc de Wood Buffalo sont expédiés, par avion, à une réserve spéciale à Patuxent dans le Maryland pour l'accouvage. Quatre oisillons survivent sur les six oeufs éclos. En 1968-1969, d'autres oeufs recueillis dans le parc sont envoyés au centre de recherche du Maryland et 12 oisillons survivent à l'éclosion. En août 1970, on estime le nombre de grues blanches en Amérique du Nord à 76. On observe 56 d'entre elles au cours de leur période de migration vers le nord, cette même année.

Après sa création, le parc est géré pendant plus de 40 ans comme un territoire de chasse et de piégeage pour les Indiens qui jouissent de droits ancestraux. L'élaboration du projet Canol dans la vallée du cours inférieur de la rivière Mackenzie a des répercussions sur l'aménagement de Fort Smith qui se transforme en un secteur d'administration centrale servant à l'acheminement des vivres et du personnel. En 1943, une route est ouverte l'hiver à des fins militaires à travers la partie nord du parc de Wood Buffalo, pour relier Fort Smith au village de Hay River.

Exploitation des ressources

Les inventaires forestiers effectués par le service forestier fédéral dans l'Ouest canadien s'étendent au parc de Wood Buffalo en 1949; dès 1950, on peut affirmer qu'il y existe un peuplement exceptionnel d'épinettes blanches dans les vallées des cours inférieurs de la rivière de la Paix et de la rivière Athabaska. En 1951, la Division des régions septentrionales, qui avait alors la charge du parc, permet la première grande coupe d'arbres parvenus à maturité et d'arbres en voie de dépérissement le long de la rivière de la Paix. Le permis est accordé à la compagnie *Eldorado Mining and Refining Limited* pour qu'elle coupe du bois à l'extérieur du parc. Avant 1955, trois grandes régions de terres boisées représentant les quadrilatères Peace Delta, Big Island et Athabaska sont choisies pour l'exploitation forestière, ou plus simplement, la coupe du bois. Au cours des années 1955 et 1956, quatre concessions situées dans les quadrilatères de Peace Delta et de Big Island sont accordées par voie d'adjudication publique et, en 1962, une cinquième concession sise sur les rives de la rivière Athabaska est cédée. Parmi les cinq premiers exploitants de ces concessions, seule la *Swanson Lumber Company* a réussi à établir une exploitation rentable. Cette compagnie a acquis peu à peu tous les droits de coupe et, en 1970, elle exploite trois moulins à papier sur la rivière de la Paix, celui de Sweetgrass à 16 km en amont de la rivière Athabaska, un autre situé près de la rivière Garden à 13 km à l'est de la limite occidentale du parc et un troisième immédiatement à l'ouest de la limite. Des lotissements urbains complets comprenant des écoles et des églises sont aménagés pour les employés de la compagnie près de l'emplacement de ces moulins. À Sweetgrass et à la rivière Garden, on construit également des pistes d'atterrissage. Ces usines procurent de l'emploi à environ cent Indiens et Métis. Les concessions spéciales qu'a faites le ministère lors de la détermination des redevances de coupes sur le bois coupé ont contribué au maintien de l'exploitation des moulins, mais par ailleurs, elles ont entraîné une réduction importante des revenus que la Couronne tire de l'exploitation forestière.

Droits des Indiens

Avant la création du parc, cette région constituait une réserve de chasse pour les autochtones du nord, dont bon nombre vivaient le long de la rivière de la Paix ou dans le

voisinage de Fort Chipewyan sur les rives du lac Athabaska et à Fort Smith. Par conséquent, conformément aux droits conférés par l'ancien traité, les Indiens et les Métis vivant en Indiens, et plus tard leurs descendants, ont reçu le droit de chasser et de piéger dans le parc moyennant un permis, à condition qu'ils y aient chassé ou piégé avant la création du parc. Les droits ancestraux des personnes, autres que les Indiens et les Métis, qui avaient chassé ou piégé dans la région située au sud de la rivière de la Paix avant la création du parc, ont également été reconnus dans cette zone du parc. Au début, les règlements relatifs au gibier dans les parcs nationaux et leurs modifications ont été appliqués dans le parc de Wood Buffalo, mais en 1949, on a établi des règlements particuliers à cette réserve. L'interdiction de chasser le bison a été maintenue mais une disposition a été prise quant à l'émission de permis spéciaux autorisant la capture de spécimens pour la recherche scientifique ou la reproduction. Le rat musqué était le principal animal à fourrure que prenaient les trappeurs dans le parc; l'aide accordée par le directeur du parc pour maintenir le niveau d'eau dans les zones réservées au piégeage a porté sur plusieurs années grâce à la construction et à l'entretien de barrages sur les ruisseaux Dempsey et Murdock, au nord du delta de la rivière de la Paix.

Construction de routes

Une autre activité qui s'est poursuivie dans le parc de 1954 à 1966, a été la pêche commerciale de la laquaiche aux yeux d'or dans le lac Claire. L'industrie de la pêche fournissait de l'emploi d'été aux autochtones de Fort Chipewyan et arrondissait les revenus qu'ils tiraient habituellement du piégeage.

En 1957, on entreprend un vaste programme de construction de routes destiné à compléter les premiers aménagements du parc de Wood Buffalo, et on le poursuit pendant les six années qui suivent. Après la fin des travaux, le nouveau réseau routier relie Fort Smith au lac Pine, à Peace Point, Carlson Landing, Rocky Point, Sweetgrass et Hay Camp. Le programme prévoyait aussi le dégagement de l'emprise d'une route qu'on se proposait de construire de Peace Point à la limite occidentale du parc. En 1959, le dégagement est terminé; et bien que la construction proprement dite de la route ne soit pas commencée, l'emprise est conservée et la compagnie Swanson utilise ce chemin en tant que route d'hiver reliant Peace Point à une route provinciale conduisant vers l'est. Celle-ci va de High Level en Alberta à un endroit situé à 129 km à l'ouest de la limite du parc.

En 1963, l'expansion minière que connaissait Pine Point sur le Grand lac des Esclaves a justifié la construction d'une route reliant Hay River situé sur la grand-route Hay River à Pine Point et Fort Smith. Les travaux comprennent la construction de 290 km de route environ, dont une route d'accès de 22,5 km allant de la route principale à Pine Point. La construction est terminée en 1966 après trois années de travaux. L'emprise traverse la partie nord du parc de Wood Buffalo, y compris une partie de l'itinéraire de la route d'hiver construite à des fins militaires en 1942-1943.

À part les routes, d'autres installations importantes sont aménagées dans le parc, notamment les postes d'élevage du bison situés à Hay Camp et à Sweetgrass, où sont construits des abattoirs, des logements pour le personnel, des corrals, des canalisations d'eau et des bâtiments secondaires. Les postes des gardes situés à Hay CamP, au lac pine, à Peace Point, à Carlson Landing, à la rivière Little Buffalo, à la 27ième ligne de base et à la rivière Jackfish comprennent des bâtiments annexes et des logements essentiels. Des postes de patrouille et des tours de détection d'incendie sont également établis à des points stratégiques du parc. En 1958, un terrain destiné à accueillir des chalets d'été est arpenté au lac Pine et, par la suite, des lots sont loués à des résidants de Fort Smith et d'autres endroits des Territoires du Nord-Ouest. Un terrain de camping et une aire de loisirs sont également aménagés au bord du lac à l'intention des visiteurs.

Modification des limites

En 1959, l'exploitation des ressources naturelles à l'intérieur du parc de Wood Buffalo attire l'attention du gouvernement de l'Alberta. Dans une lettre adressée au ministre du Nord canadien et des Ressources naturelles, en juillet 1959, le ministre provincial des Terres et Forêts met en doute la logique d'une politique qui encourage l'industrie à l'intérieur d'un parc national créé pour préserver les troupeaux de bisons. Il propose également, si la région du parc située en Alberta est rendue à la province, de prendre des mesures afin de préserver le bison. On lui répond que la coupe du bois se limite aux arbres parvenus à maturité et en voie de dépérissement et que, d'une certaine façon, cette pratique est comparable aux coupes d'entretien qu'effectue le personnel du Ministère dans les autres parcs nationaux, bien qu'elle soit exécutée sur une plus grande échelle. On lui donne aussi l'assurance que la conservation du bison et des emplacements de nidification de la grue blanche d'Amérique constitue une fonction importante du parc. Le 5 avril 1962, l'Assemblée législative de l'Alberta adopte une résolution demandant la remise à la province des terres du parc de Wood Buffalo situées à l'intérieur de l'Alberta. Depuis lors, des négociations se poursuivent pour étudier la possibilité de modifier les limites du parc afin de retrancher les zones susceptibles de se prêter à l'exploitation des ressources, tout en conservant une superficie suffisante pour protéger convenablement la faune du parc. Le gouvernement fédéral soutient également que si des terres situées à l'intérieur du parc sont cédées à la province, cette dernière devra fournir en échange d'autres terres provinciales convenant à l'établissement d'un parc national. Bien que de nombreuses propositions aient été présentées et étudiées, les autorités ne sont pas encore arrivées à un terrain d'entente satisfaisant.

Changements dans l'administration du parc

De 1922 à 1954, l'agent du district, qui devint par la suite l'administrateur du district de Mackenzie des Territoires du Nord-Ouest, exerce les fonctions de directeur du parc. En 1954, Ewan Essex, garde en chef du parc, devient le premier directeur chargé de la surveillance exclusive du parc. R.E. Olson lui succède en 1957 et occupe le poste jusqu'à ce qu'il prenne sa retraite en 1968. Bon nombre des responsabilités administratives du directeur du parc étaient inévitablement liées à l'administration du district de Mackenzie et, afin de satisfaire aux exigences du parc, les services de comptabilité, de protection forestière et les entrepôts de matériel technique sont améliorés. Dès 1964, il devient évident que les aménagements effectués dans le

parc, notamment l'exploitation des ressources forestières, l'extension du réseau routier du parc et l'amélioration des installations de surveillance du bison, ainsi que les négociations avec l'Alberta au sujet des modifications des limites du parc, ont créé des problèmes que le transfert de l'administration du parc du Service des parcs nationaux pourrait mieux résoudre. Par la suite, le 1er juin 1964, l'honorable Arthur Laing, ministre du Nord canadien et des Ressources naturelles, annonce les changements apportés à l'administration du parc, et ces derniers entrent en vigueur le 1er octobre 1964. Le transfert de certains services essentiels, notamment ceux qui se rapportent à la protection des forêts et au génie forestier, s'échelonne sur une longue période, mais le 1er avril 1969, le Service des parcs nationaux assume déjà toutes les fonctions administratives.

Bien que, d'après les normes admises, le parc national de Wood Buffalo demeure un anachronisme au sein du réseau des parcs nationaux, des démarches sont entreprises afin de rendre sa gestion conforme aux normes nationales en vigueur. On étudie l'avenir des troupeaux de bisons, et des négociations sont engagées avec les détenteurs de droits de coupe dans le but d'arrêter l'exploitation dans la partie centrale du parc et de la poursuivre ailleurs. En outre, on s'efforce de répondre aux besoins des visiteurs dans le domaine des activités récréatives.

On entrevoit également la possibilité de conclure avec le gouvernement de l'Alberta une entente relative aux limites du parc, qui diminuerait ou éliminerait l'exploitation des ressources naturelles et assurerait la perpétuation d'espèces remarquables de la faune. Pendant ce temps, une grande aire de nature sauvage est maintenue à l'état primitif, exception faite de zones relativement petites d'exploitation. Si les limites actuelles sont conservées, le parc offrira aux amateurs d'aventures des expériences uniques et ils apprécieront sa flore, sa faune, sa géologie et ses autres attraits naturels.

Références

1. Harper Francis, Lettre au rédacteur du *Canadian Field Naturalist*, Ottawa, février 1925.
2. *The Great Mackenzie Basin*, Comptes rendus de certains comités du sénat du Canada, 1887-1888, Imprimeur du Roi, Ottawa, 1910.
3. *Northwest Territories Game Ordinance* (N° 11), 29 novembre 1890.
4. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1912, Imprimeur du Roi, Ottawa.
5. *Northwest Game Act*, 1917, Statuts du Canada, 7-8 George V, chapitre 36.
6. Rapport annuel de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1907.
7. Hewitt, C. Gordon, *The Conservation of the Wild Life of Canada*, Scribners, New York, 1921.
8. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1922, Imprimeur du Roi, Ottawa.
9. Kitto F.H., *Athabasca to the Arctic*, Revue géographique, Vol. 63, 1924.
10. Graham Maxwell, *Canada's Wild Buffalo*, Imprimeur du Roi, Ottawa, 1923.
11. Arrêté en conseil C.P. 2498, 18 décembre 1922.
12. Arrêté en conseil C.P. 634, 30 avril 1926.
13. Arrêté en conseil C.P. 1444, 24 septembre 1926.
14. Graham Maxwell, Finding Range for Canada's Buffalo, *Canadian Field Naturalist*, Ottawa, décembre 1924.
15. Dossier Bu 210-1 du Service des parcs nationaux, 15 mars 1940, Archives publiques du Canada.
16. Dossier Bu 232-1 du Service des parcs nationaux, Vol. 1, 22 avril 1924, Archives publiques du Canada.
17. Soper J. Dewey, *History, Range and Home Life of the Northern Bison*, Monographies écologiques 11, 347 412, octobre 1941.
18. Fuller W.A., *The Biology and Management of the Bison and Wood Buffalo National Park*, 1957.
19. Ibid.
20. *The Whooping Crane*, Service canadien de la faune, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969.

Le parc national de Prince-Albert

Le 9 mai 1927, l'honorable Charles Stewart, ministre de l'Intérieur, annonçait la création du parc national de Prince-Albert, d'une superficie de 3566 km^2, « dans le but de conserver à perpétuité une partie des forêts et des lacs sauvages du nord de la Saskatchewan tout en offrant aux habitants de la province et aux Canadiens en général une magnifique région consacrée aux loisirs. »[1] Les Canadiens ont bien accueilli cette addition importante au réseau des parcs nationaux du Canada que constituait le parc de Prince-Albert, à l'orée des vastes étendues inexplorées du Nord. Les citadins de Prince-Albert étaient d'autant plus heureux de cette décision qu'ils en étaient les instigateurs et les promoteurs.

Proposition de création d'une réserve faunique

En juin 1921, le secrétaire du *Prince Albert Board of Trade* (Chambre de commerce de Prince-Albert) avait écrit au commissaire des parcs nationaux à Ottawa pour lui demander d'apporter son appui à la création d'une réserve de bisons dans une partie de la réserve de Pine Forest, située au sud-est de Prince-Albert, entre les bras nord et sud de la rivière Saskatchewan.[2] À l'époque, l'accroissement du nombre de bisons dans le parc national de Buffalo de Wainwright, en Alberta, avait amené le Service des parcs nationaux à envisager de réduire le troupeau. Le commissaire a ouvert une enquête pour déterminer si la réserve forestière se prêtait à la création d'une réserve de bisons; se fondant sur les rapports présentés par plusieurs ministères et traitant des précipitations atmosphériques, des pâturages, des abris et d'autres conditions, il a rejeté la proposition. En février 1926 la Chambre de commerce de Saskatoon réitérait la demande et insistait sur l'attrait touristique que représenterait une réserve de bisons.[3]

Après une étude plus approfondie, dans laquelle on prenait en considération l'existence dans l'Ouest du Canada de trois troupeaux de bisons distincts appartenant au gouvernement, le ministère a avisé la Chambre de commerce de Saskatoon qu'il ne pouvait se permettre des dépenses supplémentaires pour la création de nouvelles réserves de bisons.

À la fin d'avril 1926, les démarches pour la création d'un parc national se sont révélées plus fructueuses. Le commissaire Harkin a reçu à Ottawa l'honorable T.C. Davis, ministre du Travail et de l'Industrie de la Saskatchewan et son sous-ministre, T.M. Malloy.[4] Il en est sorti un projet de création, au nord de Prince-Albert, d'un vaste parc naturel et récréatif qui comprendrait la

réserve forestière de Sturgeon et les terres environnantes. Pour faire valoir sa cause, Davis rencontrait aussi le ministre de l'Intérieur, l'honorable Charles Stewart, et le premier ministre Mackenzie King, qui avait récemment été élu député de Prince-Albert.

Création du parc

Malgré son désir de doter toutes les provinces de parcs nationaux, le commissaire Harkin pensait qu'il fallait d'abord étudier la région proposée afin de s'assurer qu'elle correspondrait aux normes fixées pour les parcs nationaux. Comme les restrictions budgétaires ne permettaient pas de le faire cette année-là, le ministre a proposé de retarder les démarches jusqu'en 1927. Davis, ex-maire de Prince-Albert, n'a cessé de harceler le ministre de l'Intérieur; il était soutenu par un comité local qui avait à sa tête H.J. Fraser, ex-associé juridique de Davis et président de l'Association libérale de Prince-Albert. Davis rappelait au ministre que King, le premier ministre, avait encouragé les résidants de la circonscription en les informant de l'intention du gouvernement de créer un parc national au nord de Prince-Albert.[5] Le projet de loi fédérale selon lequel la création des parcs nationaux se ferait par voie législative et non plus par arrêté en conseil est un des facteurs qui obligeaient à prendre rapidement une décision. Finalement, grâce aux renseignements que lui avaient fournis plusieurs de ses directions, le ministre de l'Intérieur a recommandé la création d'un parc d'une superficie provisoire de 3566 km^2. L'arrêté en conseil adopté le 14 mars 1927 réservait également toute une région constituée de terres publiques fédérales et située à l'est du nouveau parc, en attendant qu'une étude vienne déterminer quelle partie de ces terres pourrait éventuellement être annexée au nouveau parc.[6]

À l'origine, le parc national de Prince-Albert couvrait toute l'ancienne réserve forestière de Sturgeon, et au nord, huit autres cantons dans lesquels se trouvaient les lacs Crean et Kingsmere et la moitié ouest du lac Waskesiu, ainsi qu'une vaste étendue située à l'est du troisième méridien et au sud et à l'ouest du lac Montréal. S'étendant au nord des limites de la civilisation, le parc rassemblait des rochers, des forêts et des cours d'eau que la nature semblait avoir disposés là pour créer un lieu privilégié à l'intention des amoureux de la vie en plein air. Dans une des premières brochures consacrées au parc, M.B. Williams écrivait: « Il y a ici des milliers de lacs cristallins -- depuis des bassins rocheux minuscules d'une largeur de quelques centaines de mètres à peine jusqu'à d'immenses lacs de plus de 100 km de longueur dans lesquels se reflète l'été le bleu intense du ciel canadien. Entre les lacs courent, comme autant de fils d'argent, d'innombrables petites rivières et des ruisseaux qui forment un réseau de cours d'eau, compliqué comme un ouvrage en filigrane, formant des voies navigables sur des centaines de milles. »[7]

Premières explorations

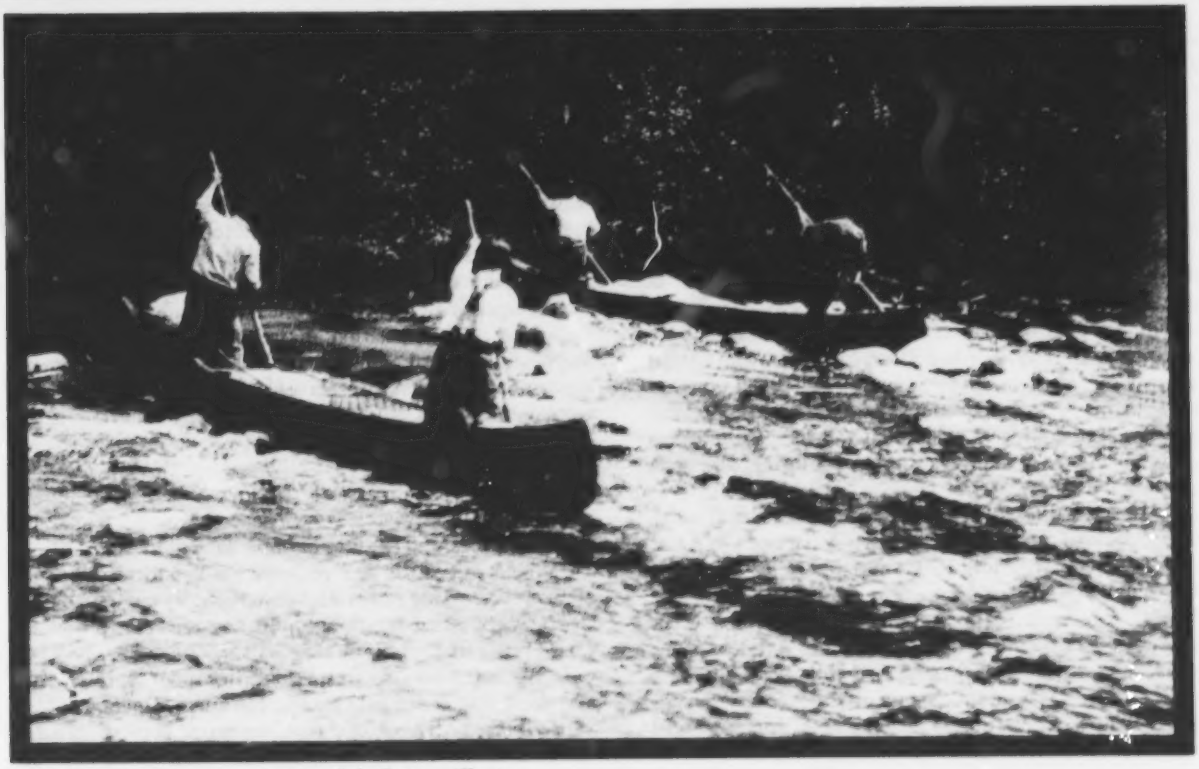
Le parc national de Prince-Albert s'étend entre les rivières Churchill et Saskatchewan, deux des grandes routes fluviales des premiers explorateurs et commerçants de l'histoire. Cet étonnant réseau de lacs et de cours d'eau doit avoir offert, à l'époque, une voie navigable presque ininterrompue depuis la Saskatchewan Nord jusqu'à la région de l'Athabasca, en passant par le lac Île-à-la-Crosse, le lac Loche et l'historique portage Methye, traversé pour la première fois par Peter Pond en 1778. À l'embouchure de la rivière Sturgeon, qui prend sa source dans le parc, s'élevait autrefois le fort Sturgeon que Pond aurait, croit-on, fondé en 1776. Situé sur la Saskatchewan Nord, à environ 6 km en amont de Prince-Albert, le fort a été abandonné en 1779.

En 1808, Alexander Henry notait dans son journal la présence de ruines de plusieurs anciens postes de traite près de l'embouchure de la rivière Sturgeon. De 1886 à 1892, la Compagnie de la baie d'Hudson a exploité un poste de traite au lac Red Deer (maintenant Waskesiu). Ce poste, dont Charles Garson avait la charge, avait été créé comme avant-poste du lac Montréal afin de faire concurrence à un commerçant indépendant, Stevenson, qui s'était établi sur la rive sud du lac en 1887.[8] En 1888, le poste de la Compagnie au lac Red Deer était considéré comme un avant-poste de Prince-Albert; malgré son maigre succès financier, on jugeait préférable de le maintenir afin d'empêcher les Indiens d'aller vendre leurs fourrures plus au sud, à Prince-Albert, où des commerçants privés pouvaient les leur acheter. La colonisation de l'Ouest devait inévitablement amener la disparition de ces premiers postes dont le temps a effacé la trace.

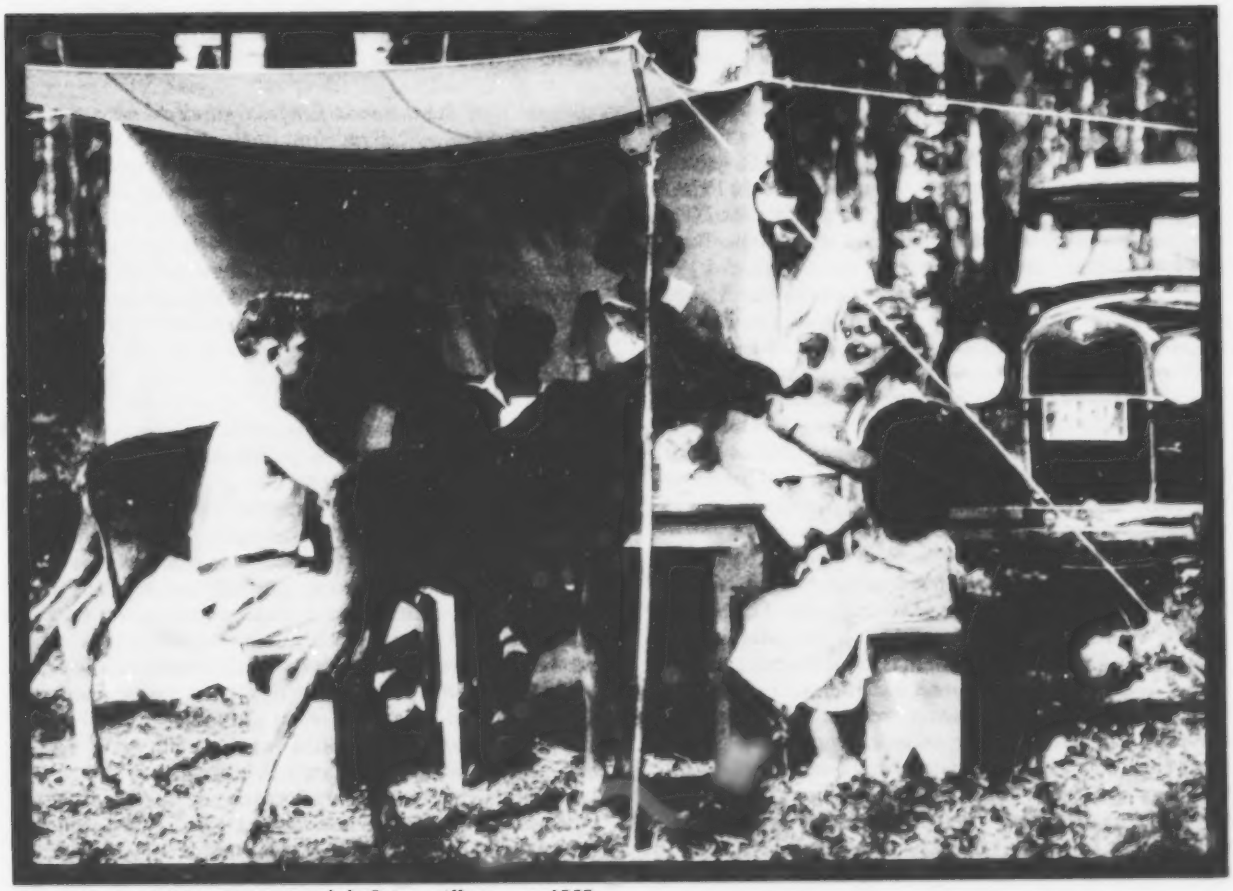
Aménagement du parc

Peu après la création du parc en 1927, on s'est occupé de l'ouvrir au public. On avait nommé directeur un homme d'expérience, J.A. Wood, de Banff, et organisé un service de gardes. Le commissaire des parcs a lui-même visité le parc en compagnie du directeur. La route qui avait autrefois desservi la réserve forestière était à peine en meilleur état qu'un sentier de bûcherons; on a donc entrepris, à la fin de 1927, une étude pour déterminer l'emplacement d'une route qui relierait, tout au long de l'année, la limite méridionale du parc au lac Waskesiu. On a aménagé un terrain de camping, amélioré les sentiers existants et installé des bureaux temporaires pour l'administration. Le Service forestier fédéral avait entrepris, en 1925, l'arpentage d'un petit lotissement à la place Waskesiu et octroyé des permis de commerce et de résidence sur quelques lots. Afin de répondre à la demande prévue de terrains pour des commerces et des résidences d'été, on entreprend, au début de 1928, l'arpentage d'un nouveau lotissement urbain. On arpente la rive sud du lac Waskesiu en vue d'y construire une route panoramique jusqu'aux étranglements Waskesiu, et on bâtit une demeure pour le directeur ainsi que plusieurs immeubles administratifs. Le Comité du parc national de Prince-Albert se charge d'entretenir l'intérêt de la population locale pour le parc, dont l'inauguration officielle a lieu les 10 et 11 août 1928, bien que la nouvelle voie d'accès ne soit pas achevée et que le lotissement urbain ne soit pas encore aménagé. L'invité d'honneur est l'honorable W.L. Mackenzie King, premier ministre du Canada, auquel ses électeurs offrent une résidence d'été. Un programme de canotage, de pêche et de sports nautiques agrémente les deux jours de festivités et, même si les visiteurs éventuels ont été prévenus qu'ils ne pourraient passer la nuit qu'au terrain de camping, plus de 2 500 personnes font de l'inauguration du parc un succès marquant.[9]

À la fin de 1928, la nouvelle route qui traverse le parc est terminée et on peut louer les lots du lotissement à des fins commerciales et résidentielles. En 1929, l'aménage-



La rivière Kingsmere, parc national de Prince-Albert.



Les visiteurs visités, parc national de Prince-Albert, vers 1929.

ment du parc et du lotissement urbain de Waskesiu va bon train et se continue au cours des années qui suivent. En 1930, le directeur et le personnel du parc déménagent d'une cabane en rondins dans un nouvel immeuble administratif. L'année suivante, on procède à la construction d'une station génératrice d'énergie électrique alimentant les constructions tant gouvernementales que privées et en 1932, à l'installation d'une canalisation d'eau pour l'été. À la suite de travaux entrepris entre 1932 et 1935 pour réduire le chômage, de nombreux aménagements et immeubles prennent forme. On agrandit les terrains de camping, on construit un musée et un centre communautaire, on ouvre un terrain de golf avec pavillon bien équipé et on met la dernière main à un camp de travail pouvant accueillir une centaine hommes. Les réalisations de l'entreprise privée comprennent des magasins, des hôtels et des chalets d'été, des restaurants et une salle de patinage à roulettes.

Très tôt, l'administration du parc reconnaît les possibilités uniques qu'offre le parc pour les loisirs en plein air. En 1930, on construit un brise-lames de grande taille à la plage Waskesiu pour assurer un abri aux baigneurs, aux propriétaires d'embarcations et aux administrateurs d'entreprises de location de bateaux. Plus tard, on construira un quai sur la rive et on louera au public des hangars à bateaux. L'utilisation des cours d'eau du parc se trouvera facilitée par la construction de chemins de fer à voie étroite aux portages reliant le lac Waskesiu aux lacs Kingsmere et Hanging Heart. On encourage les excursions sur l'eau durant plus d'une journée en aménageant des terrains de camping à des endroits appropriés sur plusieurs des grands lacs. Pour les moins aventureux, on organise des excursions sur des bateaux de passagers qui remontent le lac Waskesiu.

Le parc s'agrandit

Pendant ce temps, le ministère se penche sur la question des futures dimensions du parc. Au milieu de l'été 1928, le ministre de l'Intérieur constate que les quelque 4662 km^2 réservés pour l'expansion du parc se prêtent davantage à la colonisation. L'arrêté en conseil du 18 octobre 1928 annule donc ce projet de réserve.[10] Après avoir étudié et évalué les terres du parc et ses environs, le directeur recommande d'agrandir le parc vers le nord et le nord-ouest pour y annexer plusieurs grands lacs, entre autres, le lac Lavallée, qui compte une des plus importantes colonies de cormorans et de pélicans blancs du Nord-Ouest canadien et les lacs Wasaw, Wassegam et Tibiska, qui contiennent plusieurs espèces pour la pêche. L'arrêté en conseil du 6 février 1929 autorise cet agrandissement et la superficie du parc est portée à 4841 km^2.[11]

Huit ans avant la création du parc, la majeure partie de la section sud-ouest avait été détruite par un incendie de forêt. Même si le reboisement était satisfaisant, les autorités du parc considéraient qu'elles pouvaient se défaire d'une partie de ce secteur. Quant à la région à l'est du troisième méridien et qui entourait la réserve indienne du lac Montréal et l'extrémité sud du même lac, elle constituait une autre partie du parc dont l'aménagement et l'utilisation futures étaient incertains. Après avoir examiné les terres du parc, le directeur Wood avait recommandé de se départir de toute la région située à l'est du troisième méridien, puisque la majeure partie de cette région n'avait que peu d'intérêt pour les visiteurs. En effet, la réserve indienne englobait la rive du lac Montréal, et l'intérieur de la région était constitué de terres basses et de marécages; le paysage et les possibilités récréatives ne justifiaient donc pas des dépenses pour la protection du gibier et la prévention des incendies. Au cours de la session parlementaire de 1941, le ministre T.A. Crerar, après avoir consulté la Direction des affaires indiennes et la province de la Saskatchewan, propose une loi visant à modifier les limites du parc. Ce projet de loi, qui prévoit l'abandon des terres entourant la réserve indienne et de deux petites zones à la limite sud du parc, rencontre une opposition inattendue. Les membres de l'opposition, ayant à leur tête R.B. Hanson, se prononcent contre le retrait des terres boisées. John Diefenbaker, député de Lake Centre, affirme que certains groupes du nord-est de la Saskatchewan convoitent la forêt située dans le parc.[12]

Le ministre assure aux députés que la loi a pour but de retirer du parc des terres qui ne conviennent pas à un aménagement touristique. De fait, la région en question n'a jamais fait partie de l'ancienne réserve forestière : un tiers a été dévasté par le feu et le reste ne comporte que des terres basses. Mais l'opposition continue et le projet de loi est retiré du programme législatif.

Il n'y aura aucune autre tentative pour enlever des terres du parc pendant la guerre. Un amendement à la Loi sur les parcs nationaux réduira finalement la superficie du parc après qu'un ingénieur forestier du ministère eut étudié la région controversée. L'honorable C.D. Howe mènera les débats sur l'amendement à la Chambre des communes en 1947, après une opposition modérée de quelques-uns des députés.[13] A la suite de cette mesure, le parc couvrira une superficie de 3875 km^2.

Proposition visant à modifier les limites du parc

Lorsqu'un levé officiel redéfinit les limites nord et ouest du parc en 1963, la province de la Saskatchewan demande que les tracés de route le long de la limite occidentale en soient exclus. Cette mesure aurait dégagé l'administration du parc de l'obligation de construire des routes pour desservir les terres provinciales adjacentes. Bien que la loi prévoyant le retrait en question ait été préparée en 1970, elle sera retirée plus tard et on conservera la limite du levé officiel.

Lotissements résidentiels

Dès le jour de son inauguration officielle, le parc national de Prince-Albert reçoit un appui toujours grandissant de la population de la Saskatchewan. On y utilise au maximum les terrains de camping, les voies navigables et les aménagements récréatifs; on construit des résidences d'été dans les endroits prévus à cette fin et on loue des lots, dans le lotissement urbain, pour la construction des locaux commerciaux nécessaires pour assurer les services essentiels. En 1938, la zone résidentielle de Prospect Point est agrandie par l'arpentage du lotissement de Lakeview, où l'on autorise la construction de chalets à prix modique. Ce lotissement sera à nouveau agrandi en 1946 et en 1951. En 1933 et en 1950, l'arpentage du lotissement urbain de Waskesiu permettra l'agrandissement du secteur commercial. Les premières séries de chalets du parc s'élèvent en 1932 et 1933 et on construit aussi un pavillon et un hôtel. Un musée, bâti en 1933, et des courts de

tennis apportent un intérêt supplémentaire pour les visiteurs.

Amélioration des routes

La construction de routes panoramiques permet l'accès aux principaux pôles d'attraction. En 1931, on termine la route qui longe la rive sud du lac Waskesiu jusqu'au premier étranglement et en 1937, on ouvre une route secondaire qui longe la rive sud du lac jusqu'aux lacs Hanging Heart. En 1961, on commence des travaux de prolongation de la route des lacs Hanging Heart, conçue comme un des tronçons de la route panoramique de Waskesiu, laquelle, une fois achevée, fera le tour du lac Waskesiu. En 1963, 19 km de la nouvelle route vers la rivière Kingsmere avaient été construits lorsque le travail fut temporairement interrompu. La principale voie publique du parc, terminée en 1928, avait été améliorée au cours des années. Célèbre pour ses courbes, la route sera sensiblement modifiée avant d'être reconstruite entre 1948 et 1952. Le projet comprenait le revêtement de toute la route.

Le ministère de la Voirie de la Saskatchewan participera, en 1968, à l'aménagement d'une nouvelle voie d'accès à l'administration centrale du parc et en 1969, à son revêtement. Pendant des années, la route du parc, qui forme un tronçon de la route provinciale 2, a été très utilisée par les personnes se rendant au nord-est du parc pour se livrer à la pêche, ainsi qu'à l'exploitation forestière et minière.

En 1965, le gouvernement de la Saskatchewan annonce son intention de construire, pour desservir les régions minières des environs du lac la Ronge, une nouvelle route qui contournerait le parc. Après des négociations entre le directeur du Service des parcs nationaux et le sous-ministre de la Voirie de la Saskatchewan, les autorités provinciales acceptent de construire la nouvelle route plus près du parc de façon à faciliter l'accès au lotissement urbain de Waskesiu. La province signe également une entente avec le gouvernement fédéral pour la construction d'une voie secondaire d'environ 11 km entre la nouvelle voie et le lotissement urbain de Waskesiu; tous les coûts incombent au gouvernement fédéral. La nouvelle route, terminée en 1968, raccourcit de 9, 5 km la distance qui sépare Prince-Albert du parc, permet au trafic lourd d'éviter les routes du parc et réduit considérablement les coûts d'entretien de la première route du parc.

Construction de quartiers d'hiver

Après sa création, le parc a été administré pendant plus de 30 ans depuis le lotissement urbain de Waskesiu au cours des mois d'été seulement. En hiver, le directeur et son personnel, à l'exception des gardes, s'installaient à Prince-Albert où se trouvaient un garage central et un atelier. L'utilisation accrue des routes du parc l'hiver et la surveillance de l'exécution des travaux d'hiver confirmaient la nécessité de centraliser l'administration. Pendant l'hiver 1957-1958, l'ingénieur du parc a résidé dans le parc et, après la construction en 1959 d'un nouveau garage central et de nouveaux logements pour le personnel, les opérations d'entretien ont été centralisées dans le parc. Le directeur et son personnel administratif continuent leur déménagement semestriel jusqu'en 1967, année de la construction d'un nouveau bureau à Waskesiu. Ce dernier changement dans l'administration du parc se trouve facilité par l'installation, au cours des années précédentes, de logements adéquats pour le personnel.

Au cours des ans, on a amélioré les services aux visiteurs. La réparation et la reconstruction, à la plage Waskesiu, d'un grand brise-lames abritant les bateaux de location et les bassins, consacrent la popularité du canotage. Par la suite, l'utilisation sans cesse croissante des embarcations se traduit par un encombrement qui fait ressortir le besoin de meilleures installations de mouillage, d'accostage et de contrôle. A la suite d'une étude menée par des conseillers, on entreprend, au cours de l'hiver 1961-62, la construction d'un port de plaisance à 5 km au nord-est de la plage Waskesiu, qui sera terminé en 1964. Le port, qu'abrite un grand brise-lames, comprend cinq jetées de desserte, un quai de mouillage, des rampes de chargement, ainsi qu'un bureau et un logement pour le concessionnaire qui exploite le port. On y trouve également des toilettes et un terrain de stationnement adéquat pour les clients et les visiteurs.

Agrandissement des terrains de camping

La popularité du premier terrain de camping à Waskesiu a nécessité son agrandissement presque continuel. En 1930, on ajoute 10 ha de terrain à l'emplacement initial et, au cours des quatre années qui suivent, on aménage des abris-cuisines, des toilettes et d'autres commodités. Les terrains de camping secondaires ouverts à l'étranglement Waskesiu, au lac Sandy et sur la rive de quelques-uns des principaux lacs, sont également très fréquentés. Le terrain de camping de Waskesiu assiste aux débuts de la maison-tente, communément appelée (« shack » tent, structure pliante que le propriétaire doit démonter et ranger à la fin de chaque saison de camping). Les campeurs réclament la permission de laisser leurs maisons-tentes sur le terrain toute l'année. Cette demande entraîne l'affectation, en 1951, d'une partie du terrain de camping à la construction de petits pavillons montés sur des patins, par la suite appelés « cabanes portatives ». L'utilisation croissante des remorques automobiles amènera l'aménagement d'un vaste terrain pour les remorques entre 1959 et 1964.

C'est pour répondre à la demande incessante d'emplacements de camping que l'on aménage, en 1962, un nouveau terrain, le Beaver Glen, sur la route des lacs Heart, au nord du terrain de Waskesiu. La première partie est ouverte en 1965, et celles qui seront ajoutées ensuite pourront accueillir plus de 200 tentes et comprendront des bâtiments de services et un amphithéâtre en plein air. Les maisons-tentes occupaient une des meilleurs parties du terrain de Waskesiu attenantes a la plage. Dans les premiers temps, alors que les visiteurs étaient moins nombreux, la présence des campeurs ne nuisait pas vraiment à l'utilisation de la plage pendant le jour par les visiteurs de passage. Cependant, à mesure que changeaient les habitudes et qu'apparaissait un genre plus perfectionné de matériel de camping, comme la tente-remorque, les parties réservées aux tentes et aux remorques devenaient surpeuplées.

Cette transformation des habitudes ainsi que le plan de nouvel aménagement du lotissement urbain de Waskesiu et de ses environs entraînent un changement dans la politique du ministère. Grâce aux nouvelles mesures, annoncées en 1967, on espère éliminer les maisons-tentes

semi-fixes au profit d'un matériel plus mobile qui occupera les parties vacantes du terrain converties en emplacements réservés à l'installation de ce matériel. Les propriétaires de tentes-cabanes *(cabin-tents)* pourront toutefois continuer de camper à condition de renouveler leurs permis individuels chaque année.

Activités de « Grey Owl »

Le résumé de l'histoire du parc national de Prince-Albert serait incomplet si l'on passait sous silence le nom d'Archibald Belaney, que des milliers de personnes à travers le monde connaissent sous le pseudonyme de « Grey Owl » (hibou gris). Natif de Hasting dans le comté de Sussex, en Angleterre, Belaney arrive au Canada en 1905, encore adolescent; il vit à la mode des Indiens dans les régions de Temagami et de Biscotasing, en Ontario. Durant la première guerre mondiale, il sert outre-mer; plus tard, il deviendra trappeur dans les environs de Témiscouata, au Québec, pour assurer sa subsistance. Devenu un fervent de la conservation de la faune en 1929 environ, Belaney a écrit, sous le pseudonyme de « Grey Owl », de nombreux articles décrivant les cabrioles et les habitudes d'un couple de castors sauvages qu'il avait apprivoisés. La publication de ces articles en Angleterre et au Canada suscite de l'intérêt et on l'invite en 1931 à travailler pour le Service des parcs nationaux du Canada afin de sensibiliser le public aux méthodes de conservation. C'est sur un petit lac situé dans le parc du Mont-Riding qu'il est aperçu pour la première fois avec ses castors. On y tournera des films remarquables sur ses protégés. Lorsqu'il s'est avéré certain à la fin de l'automne que le lac gèlerait trop profondément cet hiver-là, le commissaire des parcs nationaux décide de transporter Grey Owl et ses castors au lac Ajawaan, dans le parc de Prince-Albert.

Dans ce nouveau cadre, il continue d'écrire et il participe à la réalisation d'autres films sur la faune. Il prend congé pour entreprendre des tournées de conférences en Angleterre et aux États-Unis. Au retour d'un tel voyage au printemps de 1938, il contracte une pneumonie et meurt dans un hôpital de Prince-Albert. On l'enterre sur la rive de son cher lac Ajawaan où sa mémoire est perpétuée par la conservation d'une des cabanes qu'il a habitées au cours des sept années qu'il a passées dans le parc, et par l'entretien de sa tombe qui continue d'attirer de nombreux visiteurs. Ses castors apprivoisés, Jelly et Rawhide, ont été remis en liberté et on a découvert plus tard l'existence d'une importante colonie de castors aux abords du lac Ajawaan.

Références

1. Communiqué de la presse canadienne, *Toronto Globe*, 9 mai 1927.
2. Dossier P.A. 2, du Service des parcs nationaux, 29 juin 1921.
3. Ibid., 10 février 1926.
4. Ibid., note de service, 1er mai 1926.
5. Ibid., lettre, 10 novembre 1926.
6. Arrêté en conseil, C.P. 524, 24 mars 1927.
7. Williams M.B., *Prince-Albert National Park*, Imprimeur du roi, 1928.
8. Service des parcs nationaux, Notes historiques compilées par la Compagnie de la baie d'Hudson à l'intention du directeur du parc national de Prince Albert, 24 mars 1969.
9. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, 1929, Imprimeur du roi, Ottawa.
10. Arrêté en conseil, C.P. 1846, 28 octobre 1928.
11. Arrêté en conseil, C.P. 162, 6 février 1929.
12. Hansard, 31 mars 1941.
13. Statuts du Canada, II George VI, chapitre 66.

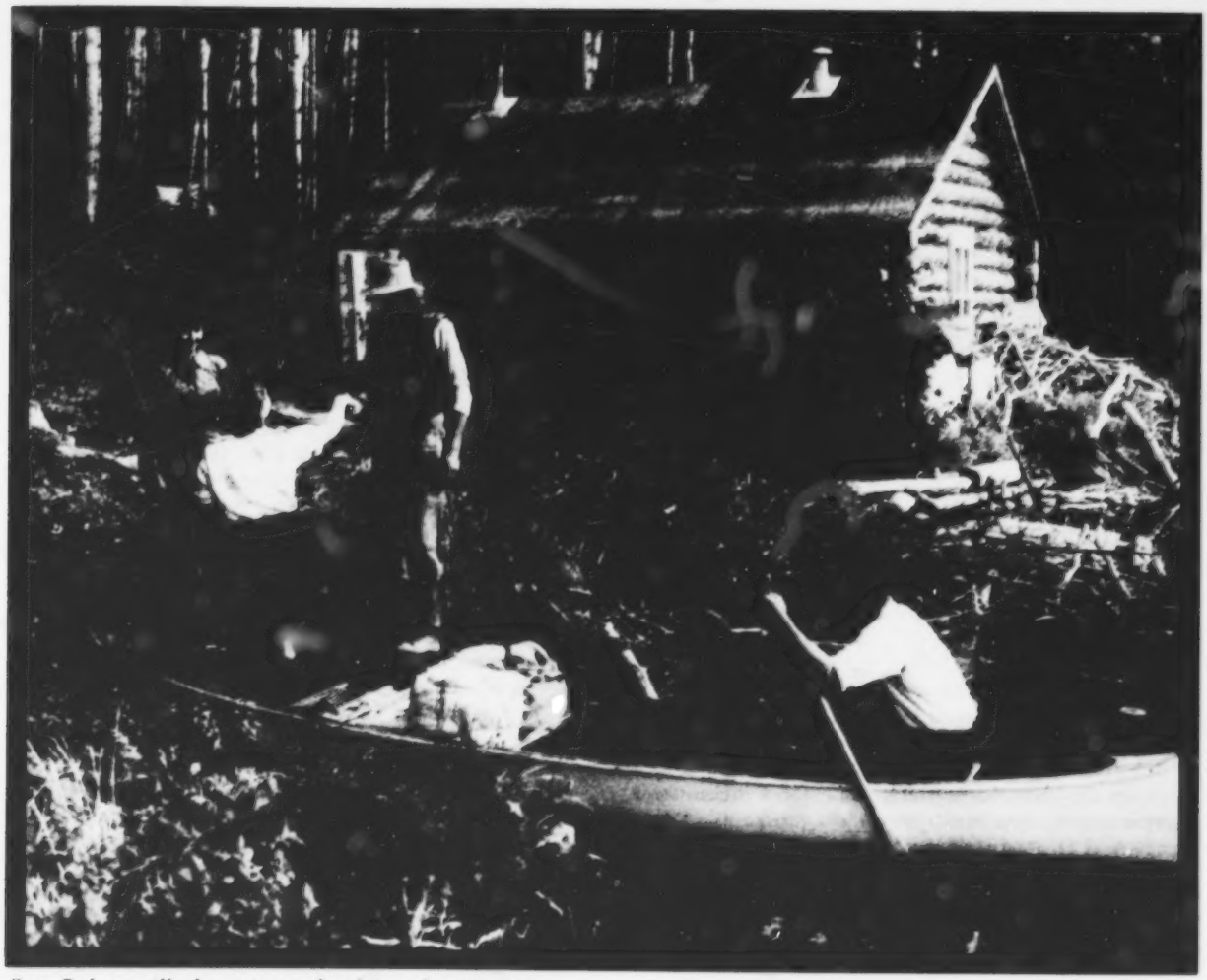
Le parc national du Mont-Riding

La création du parc national du Mont-Riding en 1929 est un événement important car il s'agit du dernier parc national à être créé à partir de terres publiques non aliénées qu'administre le gouvernement fédéral. Le nouveau parc a également réservé au public une région favorable aux loisirs dans un coin unique du Manitoba; son choix comme maillon de la chaîne des parcs nationaux du Canada répondait aux souhaits d'un très grand nombre d'habitants de la province.

Premières propositions

Dès 1919, une proposition pour la création d'un parc national dans l'est du Manitoba, au sud de la rivière Winnipeg et à l'ouest de la frontière ontarienne, était à l'étude.[1] Le secteur, drainé par la rivière Whiteshell, constituait une véritable région de lacs, au caractère relativement primitif et à travers laquelle on prévoyait la construction de la route transcanadienne. Cependant, pendant de nombreuses années, la proposition a été oubliée, en fait, jusqu'à ce que E.D.R. Bissett, député de Springfield, fasse renaître, en 1927, l'intérêt pour ce projet. Bissett demande l'appui du premier ministre manitobain, John Bracken, de l'honorable Charles Stewart, ministre de l'Intérieur, et de J.B. Harkin, commissaire des parcs nationaux à Ottawa. En avril 1927, Bissett recevait par écrit l'assurance que le Service des parcs nationaux était disposé, avec l'approbation du ministère, à recommander la création d'un parc dans l'Est du Manitoba, sous réserve de certaines conditions.[2] Ces conditions assuraient la poursuite de la politique existante sur la question de la conservation des ressources du parc, également elles prévoyaient que la région serait desservie par une route interprovinciale, alors en construction, et que la province du Manitoba construirait la section de la route qui traverserait le parc. Les 19 membres de la Chambre des communes représentant le Manitoba adopteront la proposition et on décidera, en mai 1927, d'interdire toute colonisation ou tout autre usage des 2201 km^2 de terrains inoccupés de la région. Plus tard, le premier ministre Bracken informera Stewart que le gouvernement provincial peut accepter cette proposition à condition que les régions minières exploitables soient exclues du parc. L'arrêté en conseil du 19 avril 1928 réserve officiellement la région en vue de la création d'un parc.[3]

La perspective de la création d'un parc national dans l'est sauvage du Manitoba n'enchantait cependant pas tout le monde. En juin 1927, l'honorable Charles Stewart recevait de nombreuses lettres des conseils municipaux et des secrétariats de localités rurales du centre de l'ouest du Manitoba, préconisant la création d'un parc national dans la réserve forestière du Mont-Riding. Les députés qui avaient appuyé le choix de la région de la rivière Whiteshell favorisaient maintenant celui du mont Riding. On retrouvait parmi eux J. Allison Glen, député de Russell, et J.T. Thorson, député de Winnipeg, centre-sud. En août 1927, Thorson informait le ministre qu'il avait



Grey Owl accueille des visiteurs chez-lui, au lac Ajawaan, parc national de Prince-Albert, vers 1929.

Grey Owl nourissant un bébé castor, parc national de Riding-Mountain, vers 1929.

changé d'avis après avoir reçu de nombreuses objections de la part de ses électeurs. Les arguments défavorables à la région de Whiteshell soulignaient son inaccessibilité, son éloignement et l'absence générale de gros gibier. Thorson, qui allait devenir plus tard président de la Cour de l'Echiquier du Canada, joignait à son envoi la lettre d'un notable de Dauphin, J.A. McFadden, qui considérait la réserve forestière du Mont-Riding comme l'endroit le plus propice à la création d'un parc national au Manitoba.[4]

La réserve forestière, créée en 1906, avait antérieurement été une des premières réserves fédérales du genre au Manitoba.[5] Elle occupait une position de première importance dans le centre-est de la province, son versant est s'élevait de 305 m au-dessus des plaines environnantes. La réserve comptait plusieurs beaux lacs et abritait un des plus grands troupeaux de wapitis au Canada.

Le lac Clair comptait déjà une florissante colonie de villégiature d'été, connue sous le nom de Clear Lake Resort (station du lac Clair). Le Service forestier du ministère de l'Intérieur y avait arpenté des lots et les avait loués. Les attraits du mont Riding étaient donc mieux connus de centaines d'estivants que ceux de la région de Whiteshell.

McFadden, membre d'une étude d'avocats à Dauphin, met sur pied, en collaboration avec le maire, D.D. McDonald, un comité pour la création du parc du Mont-Riding qui représente de nombreuses municipalités de la province. Le comité publie une brochure sur les attraits de la région du mont Riding et ses membres mènent une énergique campagne pour appuyer leur cause.

Choix du mont Riding

En novembre 1927, la volumineuse correspondance que recevait le ministère de l'Intérieur et qui préconisait l'emplacement de l'Ouest, amenait le sous-ministre W.W. Cory à informer le commissaire des parcs nationaux que tout le portait à croire que l'opinion publique manitobaine appuyait la création d'un parc dans la réserve forestière du Mont-Riding plutôt que dans l'est du Manitoba.[6] Dans son édition du 20 janvier 1928, le Winnipeg Tribune favorise l'emplacement de l'est et en recommande l'aménagement en parc national. Quant à la réserve du Mont-Riding, le journal considère que l'on pourrait y créer un parc provincial lorsque la province aurait obtenu le contrôle de ses ressources naturelles. Le 7 février 1928, l'assemblée législative du Manitoba adopte, par 23 voix contre 10, une résolution qui favorise les deux emplacements:

> *La Chambre croit que le gouvernement fédéral devrait créer un parc national au Manitoba tant dans les environs du mont Riding que dans l'est de la province.*[7]

L'honorable Charles Stewart avait prévenu les députés manitobains qu'à son avis, il n'y aurait qu'un seul parc national au Manitoba et que c'était à eux d'indiquer leur choix. Le 11 août 1928, au cours d'une tournée dans l'Ouest canadien, Stewart va en pique-nique au lac Clair dans la réserve forestière du Mont-Riding et il prédit publiquement la transformation de la réserve en un « terrain de jeu national ».

> *Il ne s'agira pas nécessairement d'un parc national, mais vous en retrouverez tous les aménagements : un petit terrain de golf, la possibilité de construire des chalets et suffisamment d'espace pour un terrain de jeu et un terrain de camping. Votre comité devra ensuite se remettre à l'oeuvre pour faire construire une route à l'intention des gens qui viendront ici tous les jours.*[8]

Étude de la région de Whiteshell

Pendant ce temps, le commissaire des parcs nationaux avait fait en sorte qu'un arpenteur fédéral d'expérience, R.W. Cautley, étudie les deux emplacements proposés pour le parc. En juillet 1928, Cautley, qui avait effectué beaucoup de levés de limites dans les parcs des Rocheuses, visite l'emplacement de Whiteshell.

Partant de Minaki en Ontario, Cautley descend en canot, accompagné de guides, la rivière Winnipeg et remonte la Whiteshell en empruntant le vaste réseau de lacs de la région. Le voyage couvre un itinéraire de plus de 322 km et comporte 33 portages. Il permet donc une juste évaluation de cette région sauvage. Cautley dira plus tard qu'à son avis, l'emplacement de l'est du Manitoba ne répond pas aux normes d'un parc national, car on n'y retrouve pas les plus beaux spécimens de lacs, de rivières et d'îles rocheuses au pays. Sur la loi de ce rapport, on annulera finalement la mise en réserve faite en 1928 en vue de l'aménagement d'un parc national.

Dans son rapport sur l'emplacement du mont Riding, Cautley se dit favorablement impressionné par le lac Clair et l'abondance du gros gibier, mais il préconise plutôt pour le reste de la région la formation d'une réserve forestière. Il recommande donc la création d'un centre récréatif d'été d'une superficie de 282 km^2 autour du lac Clair.

Des exemplaires des rapports de Cautley sont remis à Bissett et McFadden, porte-parole des groupes qui appuient chacun des emplacements. Le ministère est une fois encore submergé de propositions des villes et municipalités qui rejettent l'aménagement d'un centre récréatif et désirent plutôt qu'on accorde le statut de parc national à toute la réserve forestière du Mont-Riding. Au nom du Comité pour le parc du Mont-Riding, McFadden exprime au ministre l'opinion que le gouvernement fédéral devrait retenir, administrer et aménager en parc toute la réserve forestière, sans quoi la réserve passerait à la province qui s'apprêtait à prendre en charge ses ressources naturelles.

La décision finale est remise jusqu'à la visite qu'effectuent à Ottawa, en décembre 1929, le premier ministre Bracken et deux membres de son cabinet pour négocier les termes d'une entente officielle relative à la cession au Manitoba de ses ressources naturelles. De retour à Winnipeg, le premier ministre annonce que la réserve forestière du Mont-Riding est retenue pour devenir un parc national. L'arrêté en conseil du 28 décembre 1929 autorise officiellement la création du nouveau parc national[9] qui obtient son statut officiel lors de sa quatrième proclamation dans la Gazette du Canada le 8 février 1930.

On croit que l'escarpement du Mont-Riding résulte de l'érosion préglaciaire; à cette époque, la plus grande partie du Canada actuel reposait sous une grande étendue de glace. Au fur et à mesure que la glace se retirait, de

grands lacs alimentés par les glaces fondantes se sont formés et les lacs Winnipeg, Winnipegosis, Manitoba et Dauphin en sont aujourd'hui les vestiges. Au cours de la période post-glaciaire, le mont Riding apparaissait probablement comme une île entourée de lacs et de rivières.

Premières explorations

Bien que située entre les routes fréquentées par les premiers explorateurs, le long de la rivière Churchill au nord et des rivières Rouge et Assiniboine au sud, la région du mont Riding avait été relativement peu touchée pendant des années. La grande plaine centrale du sud-est constituait l'ancien territoire des Assiniboines et des Cris qui étaient en bons termes avec les puissants Pieds-Noirs de l'ouest. Après l'acquisition d'armes à feu par les Indiens de l'ouest, de violents combats ont éclaté et les Cris et les Assiniboines se sont alliés pour attaquer les Pieds-Noirs et les Sarcis. À mesure que le bison, principale ressource des tribus de l'ouest, disparaissait, les Assiniboines se sont déplacés vers l'ouest et les Cris sont restés dans la région du mont Riding.

Henry Youle Hind, professeur de géologie et de chimie au Trinity College de Toronto, a été l'un des premiers Blancs à explorer la région. En 1857 et 1858, Hind dirige une expédition financée par le gouvernement canadien; il explore la région qui s'étend entre l'Assiniboine et la Saskatchewan Sud depuis la rivière Rouge, à l'ouest des environs de l'actuelle ville de Saskatoon. Dans son rapport « Assiniboine and Saskatchewan Exploring Expedition » (Expédition d'exploration de l'Assiniboine et de la Saskatchewan), Hind a fait un récit remarquable de ses voyages et de ses observations.[10] C'est en octobre 1858 que Hind atteint la rive du lac Dauphin, d'où il repart en direction du mont Riding qu'il escalade. Il décrit ce qu'il peut apercevoir du sommet de la montagne : l'agencement des lacs, des rivières et des marécages qu'ont laissés les eaux en se retirant ainsi que le rivage d'une ancienne mer de l'époque post-glaciaire. Pendant son séjour au lac Dauphin, Hind rencontre un vieil Indien du nom de Ta-Wa-Pit qui vit avec ses deux fils et leur famille sur la rive ouest du lac. Le vieillard offre à Hind une pipe sculptée dans le schiste mou trouvé sur les versants du mont Riding et reçoit en échange un kilogramme de chevrotine. Ta-Wa-Pit parle aussi à Hind de l'apparence et des propriétés de quelques os gigantesques qui se trouvent sur la berge de la rivière de la Vallée près de l'endroit où elle coupe le bord de l'ancien lac. Hind raconte que Ta-Wa-Pit croit que ces os ont de grandes vertus curatives et que de temps à autre, il en réduit en poudre de petits fragments et les utilise comme remède. La description de l'Indien laisse croise à Hind qu'il s'agit d'os de mammouths; les esquisses des côtes et des dents que trace Ta-Wa-Pit dans le sable, correspondent, au point de vue des dimensions, avec ceux de ce gigantesque animal.// Hind s'aperçoit aussi que les Indiens qu'il emploie hésitent à escalader le mont Riding parce qu'il serait hanté par des démons. Les Indiens viendront cependant plus tard habiter les terres qui se trouvent aujourd'hui à l'intérieur du parc qui au moment de sa création comportait une petite réserve à l'extrémité nord-ouest du lac Clair. Cette enclave, destinée à faciliter la pêche dans le lac pour la population autochtone, sera plus tard abolie.

Premiers travaux d'aménagement du parc

On commence à dresser des plans pour l'aménagement du nouveau parc au début de 1930, même si, pendant quelques mois, les agents du Service forestier continuent d'administrer l'ancienne réserve. Depuis quelques années déjà, le lac Clair, le plus grand et le plus beau du parc, était le principal centre d'intérêt des visiteurs. On choisit donc ses abords comme siège de l'administration locale et James Smart, agent expérimenté du Service forestier de Prince-Albert, est nommé directeur intérimaire. Il entre en fonction en juin 1930.

Le directeur installe des locaux administratifs provisoires à Dauphin, puis plus tard à Neepawa. Il recrute d'abord son personnel administratif et de surveillance au sein du Service forestier dont il venait de sortir et fait d'importantes propositions d'aménagement : l'amélioration des routes à l'intérieur du parc, l'ouverture d'un terrain de camping adéquat au lac Clair, la construction d'une nouvelle route du lac Clair à la limite est du parc et l'aménagement d'un terrain de golf. En 1930, on commence la réfection de la route vers la limite nord du parc, à laquelle on ajoute une route qui passe par la rive nord du lac Clair et va vers le lac Audy, ainsi qu'une partie de la route Strathclair du lac Audy à la limite du parc. À la fin de 1931, les 40 km de route qui vont au lac Audy ont été réparés et le reste de la route est carrossable sur toute sa longueur en 1932. C'est également en 1932 que l'on termine la nouvelle route Norgate, de l'administration centrale du parc à la limite est du parc. On entreprend aussi entre le lac Clair et la limite nord du parc, la construction d'une route moderne permettant un raccourci vers Dauphin. On finit le déblaiement de la route en 1931, et pendant les quatre années qui suivent, on construit la route 10 qui sera terminée en 1935.

Les plans d'aménagement prévoyaient en priorité un nouvel arpentage du lotissement de la plage Clark, sur la rive sud du lac Clair, et son agrandissement. Le premier plan d'arpentage, effectué en 1916 et comprenant par la suite d'autres lots, ne respectait pas les règlements du parc qui demandaient que les lots soient distants d'au moins 30 m de la rive du lac. Le nouvel arpentage, effectué au cours de l'hiver 1931-1932, corrige les limites de plusieurs lots existants, agrandit le lotissement pour y inclure une section commerciale et prévoit suffisamment d'espace pour l'aménagement d'un grand terrain de camping et d'un terrain de pique-nique.

On aménage une partie des bords du lac en parc public et on choisit des emplacements dans le lotissement urbain pour y construire les immeubles administratifs et ceux du parc. On accorde aux propriétaires de chalets qui détiennent déjà des lots en vertu de permis, le droit de faire une demande de bail conformément aux règlements du parc sur les édifices. Le nouveau lotissement urbain est rebaptisé Wasagaming, mot cri signifiant « eau claire » choisi à la suite d'un concours organisé en mai 1932 parmi les écoliers du Manitoba.

On avait arpenté et ouvert au public un lotissement pour chalets sur la rive nord du lac Clair à l'époque de la réserve forestière. Après la création du parc du mont Riding, on ne peut plus disposer des lots de ce lotissement avant 1948, année où on accepte de nouveau des demandes de bail. Le droit de louer des lots dans ce lotissement prendra fin en 1957 et en 1958 on adoptera une mesure

similaire pour les lots résidentiels du lotissement urbain de Wasagaming.

Le parc national du Mont-Riding a été fondé à la veille de la « grande crise » et, au début, ce sont les fonds destinés à réduire le chômage qui ont permis de commencer son aménagement. On y a ouvert quatre chantiers en 1930 et, au cours des cinq années qui ont suivi, plusieurs centaines d'hommes ont travaillé à divers projets, dont la construction de routes, de ponts, de terrains de camping et d'immeubles. L'édifice administratif du parc, le musée, le pavillon de golf et la résidence du directeur, le tout construit en bois rond et en pierres pris sur place, donnent une idée des capacités artisanales des Scandinaves établis au sud du parc. Pendant les mois d'hiver, les camps de chômeurs accueillaient jusqu'à 1200 hommes. L'aménagement paysager artistique décorant plus tard les immeubles publics du lotissement urbain suscitera de nombreuses remarques favorables chez les visiteurs.

Aménagement d'installations pour les visiteurs

Pour la première fois en 1933 le parc est ouvert toute l'année. Le bureau est à Wasagaming. On encourage aussi, cette année-là, l'entreprise privée à offrir des services aux visiteurs à l'intérieur du lotissement urbain et en 1934, un hôtel estival moderne et des chalets ainsi que plusieurs restaurants, magasins et boutiques sont en service. La première auberge construite en 1925 en face du lac Clair, était un petit immeuble cumulant les rôles de magasin et d'hôtel. Après entente avec le propriétaire, l'immeuble avait été transporté de l'autre côté de la route, en 1933, et on avait construit à la place qu'il libérait un hôtel estival moderne, le Chalet, qui est demeuré ouvert jusqu'en 1959, année où il a été détruit par un incendie. Le premier ensemble de chalets, l'Idylwyld, existe depuis 1931 et a par la suite été agrandi pour inclure de nouvelles unités. Au fur et à mesure que le nombre de visiteurs augmente, de nouveaux édifices s'élèvent : ce sont des maisons de chambres, des chalets et des motels. Le lieutenant-gouverneur du Manitoba, l'honorable J.D. McGregor, accompagné de l'honorable Thomas C. Murphy, ministre de l'Intérieur, inaugure officiellement le parc le 26 juillet 1933.

Aux attraits naturels du parc viendront s'ajouter un certain nombre de lieux de loisirs : des courts de tennis asphaltés, un jeu de quilles et un terrain de jeu pour enfants. Le quai d'origine, sur la plage Wasagaming, est remplacé en 1934 par une jetée qui s'avance dans le lac sur presque 213 m.

La jetée a été conçue pour permettre l'accostage des embarcations de tourisme et des embarcations privées. En 1934, on porte à 18 trous le parcours du golf, d'abord prévu pour neuf trous; le terrain jouit depuis d'une remarquable popularité auprès des golfeurs manitobains.

Popularité des terrains de camping

La fréquentation assidue du premier terrain de camping du lac Clair montre bien la popularité du parc. Depuis la date de son ouverture en 1931, l'utilisation du terrain n'a cessé de croître au point qu'il était trop petit en 1959. La plus grande partie de l'espace servait aux campeurs saisonniers installés dans des tentes, des roulottes et des maisons-tentes. Afin de répondre aux besoins, on commence en 1959 le déblaiement d'un nouveau terrain de camping à l'intérieur des limites du lotissement urbain de Wasagaming. L'aménagement se poursuivra jusqu'en 1965. En juillet 1962, on pouvait ouvrir quelques sections du nouveau terrain de camping, ce qui permettait d'accueillir près de 450 tentes et 100 roulottes. Les campeurs disposaient d'abris-cuisines modernes, de foyers extérieurs et de toilettes. Les propriétaires de roulottes pouvaient profiter de raccordements aux services d'eau, d'égouts et d'électricité. Au début, on avait aménagé le long de la route de petits terrains de camping aux lac Audy, Moon et Katherine. En 1963, on a agrandi le terrain du lac Katherine, on l'a amélioré et on lui a adjoint un terrain pour les visiteurs d'un jour qui voudraient pique-niquer.

Sports d'hiver

Bien que l'on considère le mont Riding comme un parc estival et que l'usage des commerces et des résidences des lotissements urbains et autres soit limité à la période qui va de mai à octobre inclusivement, les visiteurs peuvent se divertir l'hiver grâce au ski. Au début des années 1950, l'absence de pistes de ski adéquates dans le voisinage de Winnipeg et des autres centres importants du Manitoba amène les associations de skieurs et les amateurs de ski à demander au gouvernement fédéral d'aménager une pente dans le parc. En 1953 et en 1957, des personnes compétentes du Service des parcs nationaux viennent examiner le terrain et choisissent une zone drainée par le ruisseau MacKinnon sur le versant est du mont Riding. En 1958, on commence à déblayer le terrain pour construire une route d'accès à partir de la route provinciale 5, et l'un des projets de l'hiver 1959-1960 consiste à défricher les pentes de ski. En 1961, on commence à utiliser les pentes de ski qui ont été égalisées et où l'on a semé de l'herbe.

En 1962, on accorde une concession par adjudication à une compagnie de Winnipeg pour l'exploitation des remonte-pentes et de services connexes. Plus tard, la compagnie installe un remonte-pente en T, deux remonte-pentes à câbles, puis un chalet. L'administration du parc termine en 1963 la route d'accès et construit en 1965 un immeuble qui sert à la fois pour la patrouille de ski et pour les toilettes. Des canalisations en acier régularisent le débit du ruisseau MacKinnon, qui coupe le bas des pistes.

Exploitation des ressources

Les règlements régissant l'administration des réserves forestières fédérales avaient autorisé la coupe du bois pour toute une gamme d'utilisations ainsi que la vente de grandes quantités de bois debout dans des concessions forestières. Les fermiers et les éleveurs des environs pouvaient obtenir le permis de laisser leurs troupeaux paître dans la réserve et d'y ramasser le foin comme fourrage. Lorsque la réserve forestière du Mont-Riding est devenue parc national, ses forêts avaient été une source de bois et de sous-produits du bois pour les colons des environs et plusieurs scieries mobiles fonctionnaient à l'intérieur du parc. On a respecté jusqu'en 1937 les arrangements courants selon lesquels des non-résidants pouvaient obtenir du bois; cette année-là, la dernière scierie est sortie du parc et on a instauré un plan de gestion forestière. En vertu de ce plan, qu'administre un forestier résidant, certaines régions sont choisies pour la gestion et on alloue des droits de coupe de façon à assurer une réserve perpétuelle de bois. Les deux dernières

Pont enjambant le ruisseau Bogey, parc national de Riding-Mountain.

concessions forestières sont rendues en 1947. On a aussi prolongé pendant de nombreuses années la permission de laisser paître les animaux et de couper du foin sur les terres du parc.

Le maintien de ces concessions a amené les responsables de l'administration du parc à se rendre compte que non seulement ces pratiques allaient à l'encontre des principes des parcs nationaux, mais mettaient en péril la conservation en tant qu'héritage naturel d'exemplaires uniques de la flore indigène. La coupe ininterrompue du bois pendant plus de 50 ans dans la réserve forestière et dans le parc avait non seulement altéré l'apparence du paysage, mais également beaucoup réduit la quantité et la qualité du bois adulte dans les régions les plus accessibles. De plus, de nombreux incendies, probablement d'origine criminelle, réduisaient la superficie des zones boisées. Après l'adoption d'une politique des parcs nationaux en 1964, qui s'opposait au pâturage et à la récolte, qui portent préjudice à la valeur des terres du parc, on a réduit l'émission de permis. Plus tard, en 1966, l'honorable Arthur Laing, ministre des Affaires indiennes et du Nord, annonce qu'à la fin de 1970 il ne sera plus permis de laisser paître dans le parc ni d'y couper le foin. On a donc prévenu tous les détenteurs de permis de prendre d'autres arrangements à l'extérieur du parc.

Il semble que ceux qui demandaient des permis pour la coupe du bois aient été conscients de la situation, puisque les permis ont considérablement diminué au cours des années 1960. En 1969, il était évident que les plans de zonage du parc et l'aménagement dans le parc de secteurs représentatifs de la vie sauvage n'étaient pas compatibles avec une diminution continue de la forêt et que le parc ne pourrait plus fournir aux fermiers du bois en qualité et en quantité suffisantes. Le ministère a donc décidé en juin de cette année-là de n'émettre aucun permis de coupe après la fermeture de la saison de coupe 1971-1972.

Améliorations ultérieures

Au cours des années, les nombreuses améliorations apportées rendent le séjour des visiteurs plus agréable. La route 10, principale voie nord-sud du parc, a été asphaltée en 1952 et 1953 et des routes secondaires vers divers points d'intérêt ont été rénovées ou améliorées. En 1931, un petit troupeau de bisons, parqué dans un enclos de 133,5 ha près du lac Audy, attirait beaucoup de visiteurs. L'aménagement par l'entreprise privée de chalets et de motels contribuait à satisfaire un nombre accru de personnes. Au niveau de l'administration, pour répondre au besoin de meilleures installations, on a construit en 1956-1957 un nouvel immeuble à Wasagaming. En 1957, on installe le chantier de travail du parc à un nouvel emplacement à l'extérieur du lotissement urbain et l'on construit un groupe d'ateliers d'entretien. Sur l'emplacement ainsi libéré, on a construit en 1969 un centre communautaire que l'on utilise depuis 1970. L'inauguration en 1965 d'un service d'interprétation de la nature dirigé par un naturaliste du parc, a servi à faire mieux connaître aux visiteurs les attraits naturels, les caractéristiques et la faune et la flore sauvages du parc.

Acquisition de terres

Lorsqu'on a fondé la réserve forestière du Mont-Riding en 1906, l'espace comprenait une partie de la rive sud du lac Clair qui fait maintenant partie du lotissement urbain de Wasagaming. En 1923, un amendement à la loi sur les réserves forestières et les parcs, vient ajouter à la réserve une bande de terrain qui longe la rive. Suite à cette mesure, cependant, la limite de la réserve se trouve à de nombreux endroits à quelques mètres seulement du lac.[12] Après la création du parc du mont Riding, le commissaire des parcs désire empêcher un aménagement indésirable des abords du lotissement urbain. Il y parvient, en partie, grâce à l'acquisition de terrains couvrant une superficie de 129,5 ha et situés de chaque côté de la route. Cette acquisition repoussait la limite à 800 m au sud du lotissement urbain et assurait aux futurs visiteurs une entrée au parc que ne viendraient pas déparer des commerces qui offusquent la vue. La zone-tampon qui sépare le parc et les terres cultivées au sud a été agrandie par des achats de terres entre 1936 et 1955 qui ont amené la limite du parc à dessiner une ligne droite de près de 10 km à l'est de la route 10. Juste à l'ouest du lotissement urbain, le lac Clair n'était séparé des terres appartenant à des particuliers que par une étroite bande de terre. Entre 1965 et 1969, on a profité des chances qui s'offraient d'agrandir la zone-tampon en acquérant près de 526 ha de terres. Une bonne partie des propriétés achetées se trouvaient sur la rive du lac South, qui a près de 2 km de long et est séparé du lac Clair par une étroite bande de terre. En 1973, seule une parcelle de 24 ha sur la rive du lac South appartenait encore à des particuliers.

Depuis longtemps, le parc du Mont-Riding remplit sa vocation de région de loisirs d'été pour les Canadiens. Des installations permettent d'y pratiquer les sports d'hiver. Le parc continue d'être une vaste réserve naturelle où l'on retrouve un très important troupeau de wapitis. Maintenant qu'on entrevoit la fin de l'exploitation des ressources, il sera plus facile de faire de la planification, par exemple, utiliser davantage les régions éloignées, et une flore unique au pays pourra survivre en toute sécurité dans un cadre d'une sauvagerie authentique.

Références

1. Dossier U. 2-16-3, vol. 1, de la Direction des parcs nationaux.
2. Ibid., lettre du 7 avril 1927.
3. Arrêté en conseil C.P. 612, 19 avril 1928.
4. Dossier U. 2-16-3, de la Direction des parcs nationaux, 25 avril 1927.
5. Rapport annuel, Ministère de l'Intérieur, 1899, p. ix.
6. Dossier U. 2-16-3, Direction des parcs nationaux, 18 novembre 1927.
7. Dossier R.M. 2 (vol.1), Direction des parcs nationaux, 29 février 1928.
8. *Dauphin Herald*, 23 août 1928.
9. Arrêté en conseil C.P. 2510, 28 décembre 1929.
10. Hind, Henry Youle, *A Preliminary and General Report of the Assiniboine and Saskatchewan Exploring Expedition* (un rapport préliminaire et général sur l'expédition d'exploration de l'Assiniboine et de la Saskatchewan), John Lovell, Toronto, 1859.
11. Ibid., p. 98.
12. Statuts du Canada, 13-14 George V, chapitre 13, 13 juin 1923.

Le parc national du Pacifique

En avril 1970, les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique parafaient un accord sur la création d'un parc national sur la côte ouest de l'île de Vancouver. On allait par la suite parler communément du parc national « Pacific Rim » qui signifie « de la région du Pacifique ».

Le parc allait être formé de trois parties : la zone connue sous le nom de Long Beach, étendue de quelque 26 km de brisants et de sable entre Tofino et Ucluelet, bordant en partie le lac Kennedy; un groupe d'îles de la baie de Barkley appelé le Broken Group et comprenant l'île Effingham; et l'historique piste de sauvetage Lifesaving Trail, étendue sauvage d'environ 64 km située entre Bamfield et Port Renfrew.

Les deux gouvernements convenaient de partager le coût d'acquisition des terrains dont la propriété serait transférée au gouvernement fédéral.

La région compte un certain nombre de réserves indiennes et est imprégnée d'histoire indienne. Le gouvernement fédéral s'engageait à tenir des discussions distinctes avec les Indiens au sujet de leurs terres.

Les trois secteurs du parc présentent les caractéristiques essentielles et les plus frappantes de la côte occidentale de l'île de Vancouver : une des plages les plus impressionnantes du monde, adossée à une forêt gigantesque et jonchée d'énormes bûches; les îles du large qui constituent l'un des derniers habitats de l'aigle à tête blanche au Canada; et le paysage vierge de l'ancienne Lifesaving Trail, jadis si importante pour les chasseurs de phoques et de baleines.

Le parc national des Prairies

Le 19 juin 1981, les gouvernements du Canada et de la Saskatchewan concluaient une entente en vue de la création du parc national des Prairies, dans la région de Val Marie-Killdeer, dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan. Ils s'entendaient également pour permettre à la Saskatchewan d'explorer le territoire du parc pendant sept ans, à la recherche de pétrole et de gaz. Après quoi on fixerait les limites du parc et on l'aménagerait.

L'entente vise la protection à perpétuité d'une zone des prairies encore intacte qui inclut les « badlands » de Killdeer. Ces terres empreintes d'immensité, de beauté et de paix constituent une enclave jamais cultivée au milieu des ranchs.

La Saskatchewan a convenu d'identifier les 259 km^2 qui formeront l'embryon du parc. Plutôt que d'exproprier, le gouvernement fédéral achètera les terres voisines lorsqu'elles seront à vendre, jusqu'à ce que la superficie du parc atteigne les 906,5 km^2 prévus.

Chapitre 3

Kiosque et terrain de camping, parc national de la Pointe-Pelée, dans les années 1930.

Camping sur le rivage, parc national des Îles-de-la-baie-Georgienne.

Parcs de l'Est du Canada (1904 à 1981)

Introduction

Même si les premiers éléments du réseau des parcs nationaux du Canada se trouvaient dans les régions des montagnes Rocheuses et des monts Selkirk dans l'Ouest canadien, des mesures avaient été prises au début du XX^{e} siècle pour étendre ce réseau jusqu'aux provinces de l'Est. Les premiers parcs avaient en grande partie été créés dans les régions des Rocheuses et des Prairies parce qu'il y avait là de vastes étendues de terres publiques non exploitées qu'administraient les différents services du ministère de l'Intérieur. De plus, la loi sur les parcs qui a été en vigueur de 1911 à 1930, facilitait l'aménagement de nouveaux parcs. Pour créer ceux-ci, il ne fallait qu'une chaude recommandation au gouverneur en conseil de la part du ministre de l'Intérieur qu'appuyaient ses collègues du Cabinet. Cependant, après l'adoption de la Loi sur les parcs nationaux en 1930, les avantages des futurs parcs firent l'objet de discussions parlementaires, car toute nouvelle addition au réseau des parcs exigeait la modification de la Loi sur les parcs nationaux ou une loi distincte.

Les premiers parcs nationaux de l'Est du Canada, soit ceux des Îles du Saint-Laurent, de la pointe Pelée et des Îles de la baie Georgienne, ont été établis grâce à l'achat de terres tenues par fidéicommis pour les Indiens ou, dans le cas de la pointe Pelée, grâce à l'ancien terrain de l'amirauté, que gérait le ministère de l'Intérieur. Cependant, après 1930, le droit de propriété de la plupart des terres publiques inaliénées, lesquelles relevaient auparavant du ministère, a été rendu aux provinces et il fallut alors élaborer de nouvelles procédures. Au cours des 40 années qui ont suivi, la collaboration des gouvernements fédéral et provinciaux permit la création d'autres parcs nationaux. Le choix des emplacements des nouveaux parcs se faisait après des inspections conjointes. Par la suite, la province intéressée cédait au gouvernement fédéral en vertu de la législation pertinente, le plein droit de propriété du terrain choisi. En retour, le gouvernement fédéral assumait les coûts d'aménagement et d'entretien du nouveau parc.

Les pages suivantes donnent un aperçu de l'histoire des parcs nationaux créés dans l'Est du Canada entre 1904 et 1971. Si on compare les parcs de l'Est avec ceux de l'Ouest, un seul, soit le parc national des Hautes- Terres-du-Cap-Breton, s'étend sur plus de 550 km^{2}. Il n'y a, à l'intérieur des parcs de l'Est, aucun lotissement urbain ou grand centre d'accueil dans lesquels sont habituellement rassemblés les services municipaux et touristiques. Les détails de l'aménagement dont se chargeait l'administration des parcs nationaux et des entreprises privées sont donc traités ici avec plus d'ampleur que dans les chapitres précédents.

Le parc national des Îles-du-Saint-Laurent

Le cours pittoresque du fleuve Saint-Laurent qui s'étend entre le lac Ontario et Brockville constitue l'un des plus beaux exemples de décor fluvial en Amérique du Nord. Tout au long de cette partie de ce magnifique cours d'eau intérieur sont parsemées plus de 1 700 îles dont certaines ne sont que des rochers et des îlots alors que d'autres couvrent une superficie de plusieurs kilomètres carrés. Pins, chênes, érables et bouleaux dominent les falaises de gneiss et de granit ou descendent vers la rive et projettent dans les eaux turquoises leurs ombres colorées. Connue des premiers explorateurs sous le nom des « Mille Îles », cette région est un lieu de vacances et un terrain de jeu estival depuis plus d'un siècle. La frontière trace une ligne sinueuse à travers ce magnifique archipel situé entre le Canada et les États-Unis. À peine visible, cette ligne de démarcation ne nuit nullement à la beauté des lieux, et les habitants des deux pays se partagent depuis longtemps la splendeur du fleuve et les possibilités de sports et de divertissements de plein air qu'offre cet endroit.

Premiers parcs des îles

Au Canada, les Mille Îles ont été à une époque des terres indiennes. Après leur cession par les Indiens en vertu d'un traité, le gouvernement canadien les a tenues par fidéicommis. À la fin du XIX^{e} siècle, un bon nombre des plus grandes îles avaient été vendues comme terrains pour résidences d'été, lesquelles ressemblaient souvent à des châteaux. Des centres touristiques avec grands hôtels avaient été graduellement aménagés sur les rives qui appartenaient à des particuliers. Heureusement, au début de ce siècle, certaines des plus grandes îles n'avaient pas été cédées à des fins privées et elles forment aujourd'hui le noyau du parc national des Îles-du-Saint-Laurent. C'est en 1904 qu'ont été tentées les premières démarches en vue de la création du parc, lorsque neuf îles faisant face aux cantons de Leeds, Landsdowne et Yonge ont été réservées pour l'aménagement d'un parc. Elles devaient être mises en vente, mais grâce aux protestations énergiques des résidants auprès du gouvernement fédéral afin qu'il les garde à des fins publiques, elles sont restées la propriété du gouvernement. Le 20 septembre 1904, l'administration et le contrôle sont officiellement passés des mains du directeur général des Affaires indiennes à celles du ministre de l'Intérieur en vue de l'aménagement d'un parc.[1]

Pour les îles Aubrey, Mermaid, Beau Rivage, Camelot, Endymion et Gordon, près de Gananoque, Georgian et Constance, près d'Ivy Lea, et Adelaide, près de Mallorytown Landing, le ministère de l'Intérieur a versé la valeur minimale attribuée aux îles, soit 9 150 $, et l'argent a été remis à la bande Mississauga d'Alnwick. Plus tôt, en juin 1904, cinq membres de la famille Mallory, dont le nom est rappelé par le village de Mallorytown, avaient donné au gouvernement canadien, en vue de l'aménagement d'un parc, une petite île et un terrain voisin d'environ 1,6 ha, situé sur la rive, à Mallorytown Landing.[2] En 1905, l'achat de l'île Stovin, ou Picnic, à l'ouest de Brockville, et d'un lopin de deux hectares, à l'extrémité ouest de l'île Grenadier, juste à l'est de Rockport, venait agrandir le parc. Ces terres faisaient également partie de terres indiennes tenues par fidéicommis par le ministère des Affaires indiennes.[3]

Le ministère de l'Intérieur a sans contredit fait une bonne affaire lorsqu'il a, au début, acheté les neuf îles puisque le ministère des Affaires indiennes avait déjà entrepris leur aménagement. En avril 1904, un contrat avait été passé avec J.D. Warwick, de Brockville, pour la construction de pavillons, de quais pour bateaux à vapeur et autres embarcations ainsi que pour la fourniture de tables, bancs et foyers pour usage en plein air, le tout à l'intention des personnes venant aux îles. Au premier contrat, qui comportait des améliorations à apporter au lopin de terre donné par la famille Mallory, on a ajouté d'autres points. L'entrepreneur a reçu 16 482 $ à la fin

des travaux.[4] Les îles aménagées ont alors été confiées à la garde d'un habitant de Gananoque qui recevait un salaire de 10 $ par mois.

Transfert de l'administration

Au début de 1908 les parcs des îles et d'autres éléments représentatifs du réseau des parcs nationaux sont confiés au Service forestier du ministère de l'Intérieur. Le directeur de ce service inspecte les parcs en juin de cette même année et révèle que certains des pavillons avaient été mal conçus et qu'ils s'étaient écroulés ou avaient perdu leur toit au cours des violentes tempêtes soufflant sur le fleuve. Le ministère des Travaux publics effectue les réparations nécessaires, ce qui permet aux pavillons de répondre aux besoins essentiels du public pendant de nombreuses années. En 1911, la nouvelle Direction des parcs fédéraux prend en charge la gestion des parcs des îles et met sur pied un service destiné à assurer régulièrement leur entretien. On engage des gardes saisonniers pour les plus grandes îles ou pour des groupes d'îles, et des employés de la Direction commencent à se rendre périodiquement sur les lieux afin d'y faire une inspection. Ce n'est qu'en décembre 1914 que les 12 îles sont officiellement constituées en parc national en vertu de la Loi des réserves forestières et des parcs fédéraux.[5]

Agrandissement du parc

Le parc des îles s'agrandit en 1919 lors de l'acquisition de l'île Canada, ou Doran, qui constitue une région pittoresque de huit hectares situées en face de la ville de Morrisburg, en vue d'en faire un parc national. L'île faisait partie de la réserve indienne de Saint-Régis, et le bail à long terme accordé par les chefs indiens était échu. Un arrêté en conseil pris en vertu de la Loi sur les Indiens autorise l'achat de l'île moyennant le paiement d'une somme à fixer par évaluation. On devait s'apercevoir plus tard que l'île ne pouvait être expropriée pour être transformée en parc aux termes de la Loi sur les Indiens, et il a fallu modifier la Loi des réserves forestières et des parcs fédéraux afin de permettre l'acquisition des terres indiennes sous ce régime. La loi fut adoptée en juin 1919.[6] Après l'exécution des procédures d'expropriation conformément à la nouvelle loi, l'île est nommée parc de l'île Broder, en l'honneur d'Andrew Broder qui fut député de la circonscription de Grenville-Dundas à la Chambre des communes pendant de nombreuses années.[7]

Le lopin de 2 ha attenant à la propriété du phare située à l'extrémité occidentale de l'île Grenadier est agrandi en janvier 1924 par l'addition d'un autre terrain de 2 ha provenant de la réserve du phare et cédé par le ministère de la Marine et des Pêcheries au ministère de l'Intérieur en vue de créer un parc. Le nouveau terrain de 4 ha est appelé parc de l'île Grenadier.[8] En juillet 1924, le parc fait une autre acquisition valable. Il s'agit de l'île Cedar, située dans le fleuve Saint-Laurent, en face du fort Henry, à 2 km à l'est de la ville de Kingston, île qui, après sa cession au Canada par le gouvernement impérial en 1870, avait relevé pendant de nombreuses années du ministère de la Défense nationale. La décision de confier la responsabilité de l'île au ministère de l'Intérieur en 1924 conduit à la création d'un parc attrayant à l'extrémité occidentale du réseau des parcs. Ce nouveau parc comprend les ruines d'une tour Martello qui constitue un exemple intéressant des premières constructions de défense érigées en 1846 afin de servir d'avant-poste au fort Henry.[9] Ces acquisitions, qui portent à 14 le nombre de parcs des îles, ont été les dernières à être incluses dans le parc national des Îles-du-Saint-Laurent avant l'adoption de la Loi sur les parcs nationaux en 1930.

Historique

Le fleuve Saint-Laurent est étroitement lié à l'histoire des débuts du Canada. Après la première remontée du fleuve par Jacques Cartier en 1535 jusqu'à l'emplacement actuel de Montréal, le Saint-Laurent est progressivement devenu une voie navigable vers l'ouest, qu'ont empruntée les premiers explorateurs, commerçants de fourrures et missionnaires, et ensuite les colons et les marchands. Les autochtones vivant le long du cours supérieur du fleuve se composaient à l'origine principalement de membres du groupe des Iroquois, étant donné que la rive sud du Saint-Laurent constituait la limite septentrionale du territoire occupé par les Agniers, les Onneiouts et les Onontagués. Les Hurons occupaient le nord et le nord-ouest du fleuve et, encore plus au nord, vivaient les Algonquins. Les Indiens appelaient la région des îles « Manitoana », ou Jardin du Grand Esprit, et le souvenir de leur passage dans les îles a donné naissance à de nombreuses légendes.

La partie du fleuve Saint-Laurent qui abrite les Mille Îles a été témoin de la lutte entre les Anglais et les Français pour la possession de l'Amérique du Nord, qui prit fin en 1763, de la révolution américaine, de la guerre de 1812-1814 et de la rébellion de 1837-1838, qui se termina peu de temps après qu'une tentative d'invasion du Canada à partir d'Ogdensburg fut repoussée. Les noms de plusieurs îles du parc national rappellent la guerre de 1812-1814, et ont été choisis par le capitaine William Fitzwilliam Owen à la suite d'une étude qu'il avait menée sur le Saint-Laurent après la fin des hostilités.[10] Les îles Endymion, Camelot et Mermaid portent les noms de chaloupes canonnières qui naviguaient sur les Grands lacs; l'île Gordon a été nommée en l'honneur du commandant James A. Gordon, l'île Stovin, en mémoire du général de brigade Richard Stovin et l'île Grenadier porte le nom du célèbre régiment britannique.

Les Mille Îles ont également servi de cadre à l'histoire du « chenal perdu » *Lost Channel* dont il est question dans le célèbre roman de J. Fenimore Cooper, *The Pathfinder*. Le nom de ce passage entre les îles tire son origine d'un incident qui est survenu en 1760 pendant la guerre de Sept Ans. Sur le chemin d'Oswego à Montréal, des effectifs de l'armée britannique commandés par Lord Amherst et transportés sur deux navires, l'*Onandaga* et le *Mohawk* étaient tombés dans une embuscade préparée dans les îles par un groupe de Français et d'Indiens. Au cours de l'échauffourée, l'équipage d'une des chaloupes de l'*Onandaga* fut désorienté par les innombrables chenaux et la chaloupe disparut.[11]

Premiers visiteurs

Il semble qu'un missionnaire jésuite, le père Poncet, ait été le premier Européen à visiter les îles du Saint-Laurent en 1633.[12] En juillet 1673, le comte de Frontenac, nommé gouverneur de la Nouvelle-France en 1672, remonte le Saint-Laurent à partir de Lachine avec une flotte de 120 canots et deux bateaux plats transportant 400 hommes à leur bord, dont quelques Indiens. Sa mission était d'établir à l'embouchure de la rivière

Cataraqui une forteresse, qui sera appelée plus tard fort Frontenac et qui est aujourd'hui la ville de Kingston, en Ontario. Frontenac nous a laissé une description imagée de son voyage sur le cours supérieur du Saint-Laurent.

> *Le quatre (juillet), nous poursuivons notre voyage et apercevons la plus jolie région que l'on puisse imaginer : le fleuve est parsemé d'îles, toutes couvertes de chênes et d'autres espèces d'arbres, et le terrain est fertile. Les deux rives du fleuve ne sont pas moins pittoresques, et leurs arbres très élevés se détachent nettement sur le ciel et forment d'aussi belles futaies que celles qu'on peut voir en France.*[13]

Les îles situées entre les villes de Kingston et Brockville ont été cédées par les Indiens Mississauga d'Alnwick en vertu du traité nº 77 du 19 juin 1856. Des terres du groupe des Mille Îles ont été vendues pour la première fois le 18 mai 1868. Les premiers plans d'arpentage établis sous l'égide de la Direction des affaires indiennes datent du 30 avril 1893, et ils résultent de travaux d'arpentage effectués par Unwin et McNaughton en 1874 et Beatty en 1892. La description des îles qui forment actuellement le parc national est fondée principalement sur des plans d'arpentage datés du 23 janvier 1912.

Après avoir été proclamées parcs nationaux, les îles du gouvernement fédéral situées dans le fleuve Saint-Laurent ont offert pendant près de 40 ans aux estivants des installations de pique-nique, de natation et de camping. Peu à peu, les premiers quais devenus trop vieux ont été remplacés, et certains des premiers pavillons ont été transformés en abris-cuisines plus pratiques. D'après les estimations des gardes des îles, le nombre de visiteurs a rarement dépassé 15 000 personnes jusqu'en 1948. Des fonctionnaires de la Direction des parcs nationaux à Ottawa s'occupaient de la surveillance générale des îles ainsi que des gardes à temps partiel, et ils agissaient en qualité de directeurs intérimaires.

Le pont des îles du Saint-Laurent

L'ouverture du pont international des Mille Îles près de Ivy Lea le 18 août 1938 a été un événement marquant dans l'histoire des parcs des îles du Saint-Laurent. Les allocutions d'inauguration ont été prononcées par l'honorable W.L. Mackenzie King, premier ministre du Canada, et Franklin D. Roosevelt, président des États-Unis. La société responsable de la construction et de l'entretien du pont avait été constituée en 1934 et, par la suite, un arrêté en conseil du gouvernement fédéral lui avait permis d'ériger les piliers soutenant le pont sur les îles Georgina et Constance.[14] Un accord de location, qui est entré en vigueur le 1er avril 1938, autorisait l'utilisation des terrains des parcs tant qu'existerait le pont.

L'emplacement du nouveau pont a été choisi de façon à relier Collins Landing dans l'état de New York et Ivy Lea, en Ontario. Au Canada, on pouvait y accéder par une nouvelle route provinciale, portant à l'origine le numéro 401 et aujourd'hui le numéro 28, qui suivait le fleuve Saint-Laurent à partir d'un endroit situé à l'ouest de Brockville jusqu'à Gananoque. L'emprise traversait la région du parc national à Mallorytown Landing, et la construction du pont à cet endroit a été facilitée par un échange de terrains entre le Canada et la province en 1939, ce qui eut pour effet d'agrandir la partie du parc donnant sur le fleuve.

Nomination d'un directeur

L'augmentation de la circulation des automobiles sur la route panoramique a rapidement entraîné un accroissement du nombre de visiteurs, particulièrement à Mallorytown Landing. En 1949, un contremaître est nommé afin de surveiller les travaux d'entretien dans les îles du parc situées aux alentours. En août 1952, J.C. Browne, directeur du parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne et de la Pointe-Pelée, est également nommé directeur des parcs des Îles-du-Saint-Laurent. Des inspections ultérieures effectuées dans le parc révèlent que la pratique courante d'embaucher des gardes à temps partiel dans les îles n'est pas efficace et, en 1954, les parcs sont confiés à la surveillance directe d'un garde résidant dont le bureau est situé à Mallorytown Landing. Un garde expérimenté venant du parc national de Prince-Albert, Frank Jervis, occupe le nouveau poste.

En 1953, environ 1 ha de terres agricoles bordant le parc au nord de la route provinciale nº 401 a été acheté en vue de faciliter l'agrandissement des installations réservées au camping et aux pique-niques. Ce terrain a fourni un emplacement pour la construction, en 1954, d'un immeuble servant à la fois de résidence et de bureau au nouveau garde. L'année suivante, un immeuble abritant un magasin et un atelier vient s'ajouter aux installations du parc. Le garde du parc agit alors en qualité de directeur régional, et avec l'aide d'employés saisonniers, il entreprend un programme d'aménagement et d'expansion destiné à répondre à l'utilisation croissante des parcs des îles. De nouveaux bateaux de patrouille et un grand chaland en acier sont utilisés pour procéder régulièrement à la collecte des ordures dans les parcs des îles, de nombreux nouveaux quais et des abris-cuisines sont érigés, des cabines de bain sont construites dans les îles possédant les attractions naturelles appropriées, et les terrains de pique-nique sont agrandis et améliorés par l'installation de foyers pour usage en plein air, de tables et de bancs. En 1960, la construction d'un hangar à bateaux à trois quais à Mallorytown Landing facilite la réparation et l'entretien des bateaux du parc. Le 1er janvier 1968, le titre de garde en chef du parc est changé en celui de directeur du parc.

L'île Broder est retirée du parc

La création de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent par une loi du Parlement canadien en 1951 et une loi correspondante du Congrès des États-Unis en 1954 a donné lieu à l'aménagement d'une voie internationale en eau profonde et apporté des changements notables à la géographie de la vallée du Saint-Laurent. Les îles du parc national canadien situées dans le cours supérieur du fleuve n'ont pas été touchées, mais l'île Broder, qui constitue la région la plus orientale du parc, allait subir une importante transformation. On savait déjà, dès 1940, que l'île, située dans le secteur des rapides internationaux de la future voie navigable, devrait être entièrement ou partiellement submergée dans le cadre de tout projet international d'aménagement hydro-électrique. Des agents du Service des parcs nationaux se sont rendus dans l'île pour entreprendre une étude afin de déterminer les installations qui pourraient être préservées et, en mars

1955, on a rédigé un projet de loi visant à retirer l'île du réseau des parcs nationaux. Cette mesure est appliquée en vertu d'une modification de la Loi sur les parcs nationaux. Un matériel mobile important est transporté ailleurs, mais des installations dont la valeur de remplacement est supérieure à 20 000 $ doivent être abandonnées. On tente en vain d'obtenir une autre île en échange. En 1957, la Commission ontarienne de l'énergie hydro-électrique offre de rendre ce qui reste de l'île Broder après avoir entrepris des travaux de remblayage et d'embellissement. L'offre est rejetée, étant donné que l'île a été coupée en deux par l'aménagement de la nouvelle voie navigable et que la végétation naturelle a été entièrement détruite. On obtient par la suite de la Commission un règlement en espèces et on cède le droit de propriété sur l'île Broder, en 1959, par un arrêté en conseil, en vertu de la Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux.[15]

Nécessité d'acquérir de nouveaux terrains

La perte de cette île et l'utilisation sans cesse croissante des parcs existants confirment le besoin d'acquérir d'autres terrains le long du fleuve entre Brockville et Kingston en vue de l'aménagement d'un parc. En 1956 se présente l'occasion d'acheter une parcelle de terrain agricole de 34 ha située à Mallorytown Landing, au nord de la route provinciale nº 401. L'acquisition du droit de propriété en 1957 permet l'agrandissement du secteur de l'administration centrale. Cette acquisition élimine également le risque de l'établissement d'une exploitation commerciale aux abords immédiats du parc. En 1958, on achète une autre propriété à Mallorytown comprenant deux lots situés au bord du fleuve et destinés à la construction de chalets, qui avaient été exclus du don initial fait par la famille Mallory en 1904. Un autre lot est acquis en 1970.

Malgré l'agrandissement de la superficie destinée à l'aménagement d'installations sur la terre ferme, qui résultait de l'achat de terres à Mallorytown Landing, les parcs des îles qui possédaient des terrains de pique-nique et de camping continuaient à subir une utilisation excessive. Cette situation était attribuable à une augmentation incroyable du nombre de bateaux privés qui dépassait la capacité des quais et des zones d'amarrage et restreignait l'espace dans les régions préférées des visiteurs. En 1960, un comptage exact effectué par les employés du parc révélait que jusqu'à 500 bateaux utilisaient les quais du parc chaque semaine. Les pratiques déloyales des propriétaires de bateaux privés qui essayaient d'accaparer les espaces libres aux quais gênaient les capitaines des bateaux servant aux excursions des villes voisines. L'adoption de règlements qui limitaient à 48 heures la durée de l'amarrage a quelque peu amélioré la situation. L'installation de bouées supplémentaires d'amarrage a facilité le mouillage dans les zones encombrées situées au large, et certaines parties des quais du parc ont été réservées aux bateaux servant aux excursions.

Il était difficile d'acheter des terrains adéquats puisque la plupart des plus grandes îles, sauf celles qui avaient été consacrées à l'aménagement d'un parc ou d'autres installations destinées au public, avaient été vendues des années auparavant. Par conséquent, les îles qui répondaient aux normes admises et dont l'emplacement était convenable ne pouvaient être achetées que sur le marché à des prix à fixer après évaluation. Un groupe de 82 îlots et rochers disséminés entre les îles et qui constituaient le reste des terres indiennes non distribuées administrées par fidéicommis par le ministère des Affaires indiennes, faisait toutefois exception à la règle. Même si ces îlots n'avaient pas une grande valeur pittoresque ou récréative, bon nombre d'entre eux étaient situés près des îles du parc, et leur achat en 1965 a mis fin à toute possibilité qu'ils soient vendus à des particuliers et mis en valeur par l'entreprise privée au détriment du parc national.

Achat d'îles

En 1966, on achète un terrain de 85 ha situé dans la partie centrale de l'île Grenadier. D'autres lopins de la même île, totalisant quelque 50,6 ha, seront achetés en 1968, 1969 et 1970. Un petit archipel voisin, comprenant les îles Squaw, Car et Shoe, est acheté en 1967. Ces additions permettent l'élaboration d'un projet visant à créer un centre de villégiature dans l'île Grenadier, qui comportera des installations pour la natation, les pique-niques et le camping. D'autres superficies appréciables acquises entre 1967 et 1970 pour l'établissement d'un parc comprennent trois grandes îles accessibles à partir de Gananoque. Il s'agit de l'île Thwartway, ou Leek, d'une superficie de 36 ha, de l'île Mulcaster comprenant 5 ha, et de la majeure partie de l'île McDonald comportant 14 ha. L'achat en 1960 de l'île Milton ou Pitcairn, à l'est du port de Kingston, établissait un nouvel avant-poste à l'ouest dans le réseau des parcs des îles.

La demande sans cesse croissante d'installations récréatives et la popularité des installations de pique-nique, de camping et de canotage a incité la Direction des lieux et des parcs historiques nationaux à entreprendre, en 1966, une étude de reconnaissance sur les possibilités courantes et futures du parc. À partir de ces études, un plan d'aménagement provisoire a été dressé afin d'assurer l'aménagement méthodique des parcs des îles du Saint-Laurent. Le plan prévoyait l'aménagement sur la terre ferme d'un centre pour les visiteurs venus en automobile et la création d'aires d'utilisation intensive dans l'île Grenadier et dans une autre grande île qu'on comptait acheter. Il proposait également l'aménagement de sentiers d'excursion, de bassins, de terrains de pique-nique et de plages dans les grandes îles. D'autres îles devaient demeurer à l'état sauvage afin de rehausser la beauté du milieu naturel. On a déjà commencé la construction du centre d'accueil dans l'île Grenadier, et l'achat de nouvelles îles permettra de réaliser d'autres projets d'aménagement.

Références

1. Arrêté en conseil C.P. 1725, 20 septembre 1904.
2. Dossier St. L. 2 de la Direction des parcs nationaux (documents).
3. Arrêté en conseil C.P. 1927, 3 novembre 1905.
4. Dossier St. L. 2 de la Direction des parcs nationaux, vol. I.
5. Arrêté en conseil C.P. 3081, 10 décembre 1914.
6. Statuts du Canada, 9-10 George V, chapitre 17, 6 juin 1919.
7. Arrêté en conseil C.P. 2428, 3 décembre 1919.
8. Arrêté en conseil C.P. 122, 25 janvier 1924.
9. Arrêté en conseil C.P. 1194, 11 juillet 1924.
10. *Encyclopedia Canadiana*, vol. 10, p. 77.
11. Haddock, J.A., *The Picturesque St. Lawrence River*,

Weed-Parsons Publishing Company, Albany, N.Y., 1896.
12. *Encyclopedia Canadiana*, vol. 10, p. 76.
13. LeSueur, W.D., *Count Frontenac*, (Makers of Canada), Morang and Company, Toronto, 1906.
14. Arrêté en conseil C.P. 937, 20 avril 1936.
15. Arrêté en conseil C.P. 1959-356, 25 mars 1959.

Le parc national de la Pointe-Pelée

S'avançant à l'extrémité occidentale du lac Erié, vers le sud comme un long doigt, la pointe Pelée abrite l'un des plus petits parcs nationaux, qui possède toutefois un caractère inhabituel. Elle a la forme d'un énorme triangle inversé d'une longueur de 10 km et d'une largeur de 5 km à la base. Ses côtés sont formés de vastes plages créées par le vent et les vagues, dont les extrémités se terminent par une mince langue de sable qui change de position et de forme au gré des courants et des vents. En raison de sa situation géographique et de son climat, l'extrémité sud du parc abrite des arbres, plantes et oiseaux que l'on trouve habituellement dans les régions plus méridionales. La partie nord du parc est surtout formée de terrains marécageux comprenant de grands étangs où le gibier d'eau, les rats musqués et de nombreuses autres espèces aquatiques viennent vivre et se nourrir. Situé sur l'une des principales voies qu'empruntent les oiseaux lors de leur migration au printemps et à l'automne, le parc offre des possibilités inégalées pour l'étude et l'observation des oiseaux. L'aménagement d'installations a facilité l'accès aux attraits naturels uniques du parc qui suscitent l'intérêt d'un grand nombre de visiteurs pendant les mois d'été. Le parc s'étend sur une superficie d'environ 15,5 km^2, ou 1554 ha, dont moins de 445 ha sont constitués de terre ferme, le reste étant formé de marécages et d'étangs.

Histoire de la pointe

La pointe doit son nom probablement à la longue langue de sable dépourvue d'arbres qui forme son extrémité.[1] Elle était connue des premiers explorateurs qui empruntaient souvent le portage traversant les plages et les marais au début de la navigation sur le lac Erié. En 1927, la Direction des parcs nationaux a érigé à l'extrémité occidentale du portage, un monument de pierre orné d'une plaque de bronze pour rappeler les événements associés à la pointe Pelée.[2] Au cours de leurs explorations célèbres de 1669 et 1670, les sulpiciens Dollier et Galinée s'arrêtèrent pour camper sur le côté oriental de l'île en avril 1670, et une tempête nocturne emporta une partie de leurs bagages. Au cours du complot, ou de la bataille de Pontiac, un détachement des *Royal Americans and Queens Rangers* sous les ordres du lieutenant Abraham Cuyler subit de sérieuses pertes lorsqu'il fut attaqué par surprise par les Indiens Wyandot le 28 mai 1763. Pendant la guerre de 1812-1814, une expédition britannique dirigée par le général Isaac Brock débarque sur la pointe le 12 août 1812, soit quatre jours avant la prise de Détroit et de l'armée du général Hull. La plaque rappelle également la bataille de la pointe Pelée livrée le 3 mars 1838 pendant la rébellion du Haut-Canada.

Établissement d'une réserve navale

Les deux tiers de la partie sud de la pointe Pelée avaient servi à l'établissement de la réserve navale de la pointe Pelée au cours de la première moitié du XIX^e siècle, lors de la création de plusieurs autres réserves dans les Grands lacs. Il est fort probable que la pointe n'a jamais servi à des opérations navales puisque le 2 décembre 1871, l'amirauté britannique a cédé la réserve au gouvernement canadien. Quatre ans plus tard, on a estimé qu'elle n'était pas nécessaire aux opérations navales et, le 28 mars 1875, la réserve a été confiée au ministère de l'Intérieur afin qu'il l'administre en vertu de la Loi des terres de l'Artillerie et de l'Amirauté.[3] Les Indiens Chippewa, qui vivaient principalement de la pêche et de la chasse, ont probablement été les premiers humains à habiter la pointe. Ils cultivaient aussi du maïs sur de petits terrains défrichés. En 1842, la bande comptait environ 250 membres, mais en 1856, le nombre d'Indiens était tombé à moins de 60. Les membres de la bande étaient plutôt nomades et un grand nombre d'entre eux allèrent s'établir dans l'île Walpole, dans le lac Saint-Clair, en 1847.[4]

Premier levé gouvernemental

Des squatters blancs, pêcheurs pour la plupart, ont été parmi les premiers à venir s'installer dans la pointe aux environs de 1830. Bien qu'un inspecteur du ministère de l'Intérieur eût déclaré en 1881 que la terre n'avait aucune valeur agricole, les squatters y cultivaient cependant des légumes et avaient planté de petits vergers. Une des clauses de la cession de la réserve navale au Canada en 1871 stipulait que dans le cadre de l'administration des terres publiques, les droits des squatters devaient être respectés. Dès 1881, l'établissement d'une petite colonie dans la pointe et l'abattage d'arbres sans autorisation par les squatters deviennent un sujet de préoccupation pour le ministère de l'Intérieur. La même année, Peter Conover, de Leamington, est nommé garde de la réserve et des démarches sont entreprises pour accorder aux squatters un droit de propriété sur leurs biens.[5] En 1882, Alex Baird, A.P., effectue un levé de la réserve sur l'ordre de l'arpenteur général.

Malheureusement, les particularités du plan du relevé étaient insuffisantes pour permettre l'établissement de concessions de terrains et, en 1889, George McPhillips, A.F., procède à un deuxième levé de terrains occupés par des squatters. Son plan a servi de fondement à tous les levés ultérieurs faits dans la réserve navale. Après examen et justification des revendications des squatters, on accorde, en 1892 et 1893, des droits de propriété aux occupants de 20 parcelles ou lots individuels. En fait, les squatters ont obtenu une propriété gratuite puisque les seuls frais exigés furent le partage du prix du levé qui revenait à 1,70 $ l'acre (0,40 hectare).[6]

Octroi d'un bail à un club de chasse

Après avoir pris en main l'administration de la réserve navale, le ministère de l'Intérieur a fait preuve de faiblesse en autorisant l'exploitation systématique des ressources naturelles. En 1873, les commissaires de l'amirauté avaient consenti à octroyer une concession de terres dans la réserve « pour la protection du gibier ». Ce n'est qu'en mai 1884 que des mesures sont prises en vue de l'utilisation de cette concession lorsque l'on offre d'adjuger le droit de louer 1291 ha de terrain situés dans la réserve, à l'exclusion des possessions des squatters. C'est un groupe de sportifs de Leamington et St. Catharines qui acquiert ce droit. Le groupe constitue alors un club, le « South

Essex Gun Club », qui obtient un bail de 21 ans prenant effet le 6 avril 1885, moyennant le paiement d'un loyer annuel de 400 $.[7] L'utilisation exclusive de la majeure partie de la réserve navale « pour la conservation et la protection du gibier uniquement » rencontre l'opposition des habitants permanents qui, dans une pétition, prétendent qu'il y a ingérence dans leurs droits. Leurs objections ont toutefois été rejetées, et le bail est resté en vigueur jusqu'en 1902 lors de sa résiliation pour défaut de paiement du loyer.[8]

Exploitation des ressources naturelles

En 1893, de denses forêts de cèdres, ou genévriers rouges, de la réserve navale risquent d'être détruites lorsqu'un habitant de Leamington, Everett Wigle, obtient la permission de couper et d'enlever tous les cèdres de la réserve qui ont un tronc de 127 mm ou plus de diamètre pour fabriquer des poteaux de clôture. Un arrêté en conseil avait autorisé cette mesure en se fondant sur la présomption que si l'on faisait la coupe des plus grands arbres on les remplacerait par des milliers de petits arbres.[9] Bien que l'arrêté prévoie l'enlèvement des broussailles et la conservation d'un nombre suffisant de grands arbres pour former un abrivent dans la pointe, le ministère reçoit de violentes protestations non seulement de la part des habitants et des membres du club de chasse, mais également des officiers de la marine marchande qui naviguent sur le lac Erié. Toutefois, lorsque la concession est annulée en mars 1894, Wiggle a déjà fabriqué 11 400 poteaux et débité un grand nombre de noyers noirs trop vieux ou pourris.

Bien que l'utilisation illimitée des terres de la réserve, à l'exception des possessions des squatters, n'ait été autorisée par l'Amirauté qu'en 1911, le ministère de l'Intérieur avait accordé d'autres concessions. Pendant la durée du bail du club de chasse, on avait refusé des demandes visant à obtenir le droit d'explorer le terrain pour y chercher du gaz naturel et du pétrole. Lors de l'expiration du bail du club en 1902, on accorde une concession autorisant le forage pendant une durée de trois ans, mais aucun travail n'est entrepris pendant cette période. Quatre concessions distinctes sont accordées entre 1910 et 1913 pour enlever du sable de la réserve.[10] L'une d'elles couvrant une superficie de 16,5 ha à l'extrémité de la pointe, est annulée en 1915 lorsque le terrain est cédé au Service naval canadien, à la demande de ce dernier qui désire y établir un poste de sauvetage. Les autres concessions restent en vigueur jusqu'à la création du parc national en 1918.

Études scientifiques

Avant la fin du siècle, les possibilités inhabituelles d'étudier les oiseaux et la flore commencent à retenir l'attention des naturalistes et notamment de deux ornithologues réputés, W.E. Saunders de London, Ontario, et P.A. Taverner, d'Ottawa. Des groupes de conservation s'intéressent aussi à la préservation de l'habitat des oiseaux aquatiques. Dans son rapport annuel de 1915, la Commission de conservation à Ottawa publie un compte rendu de Taverner qui recommande la création d'un parc national à la pointe Pelée.[11] Taverner, qui travaille comme zoologiste pour le Musée national du Canada, effectue des observations dans la réserve navale depuis 1905. Son rapport décrit également la variété de faune et de flore qu'on y trouve.

> *La pointe Pelée est l'extrémité la plus méridionale du Canada, tant sur le plan biologique que géographique, et c'est pourquoi on peut y voir une faune et une flore du sud que l'on ne retrouve nulle part ailleurs au Canada de façon aussi prononcée. On peut y observer, parmi d'autres espèces d'arbres et de plantes, le corrossol, la raquette fragile, le sassafras officinal, le sycomore, le noyer noir, le micocoulier occidental, le kochier à balais et le mûrier rouge, ainsi que d'autres espèces qui ne poussent que dans le Sud. Parmi les oiseaux migrateurs ou vivant en permanence sur la pointe, citons le cardinal, le troglodyte de Caroline, la fauvette polyglotte, le gobe-mouche gris bleu et la fauvette à ailes dorées. La pointe Pelée est un endroit d'une beauté extraordinaire qui présente de nombreuses caractéristiques rappelant fortement le paysage des Bermudes.*

Le document attire également l'attention sur l'importante érosion de la pointe qui, selon Taverner, est causée par des dragues qui enlèvent au large de la côte du sable destiné à être utilisé aux États-Unis. Entre 1905 et 1913, Taverner a vu la longueur de la pointe diminuer d'au moins 800 m. Il précise qu'en 1913 seulement, on a retiré assez de sable pour recouvrir 6 ha d'une couche de 61 cm.

Création du parc national

En décembre 1916, le gouvernement du Canada établit une commission consultative interministérielle de la protection de la faune, formée de représentants de la Commission de conservation, du ministère des Affaires indiennes, du Musée national du Canada et du Service des parcs nationaux du ministère de l'Intérieur. Un cinquième membre, C. Gordon Hewitt, travaillant pour le ministère de l'Agriculture à titre d'entomologiste fédéral est nommé secrétaire de la Commission. On confie à cette dernière les propositions présentées au gouvernement fédéral par plusieurs groupes intéressés à établir un refuge pour la faune sur la pointe Pelée, dont faisaient partie l'*Essex County Wild Life Protective Association* (association du comté d'Essex pour la protection de la faune), l'*Essex County Game Protective Association* (association du comté d'Essex pour la protection du gibier) et la *Canadian Society for the Protection of Birds* (société canadienne pour la protection des oiseaux).

Hewitt inspecte la réserve navale et s'entretient avec plusieurs habitants. Plus tard il rencontrera les dirigeants des sociétés protectrices du comté d'Essex, notamment Forest Conover, fils du premier garde de la réserve navale, et Jack Miner, qui avait réussi à aménager un refuge privé d'oiseaux migrateurs à Kingsville, en Ontario. Il examine ensuite les conclusions de ces entretiens avec le commissaire des parcs nationaux, J.B. Harkin, R.M. Anderson et P.A. Taverner, du Musée national du Canada. Le 30 mai 1917, la commission consultative fait parvenir au sous-ministre de l'Intérieur une proposition rédigée en termes énergiques qui recommande de transformer la réserve navale en parc national. La proposition est bien

accueillie et elle est approuvée par le ministre de l'Intérieur, W.J. Roche.[12]

On fait ensuite appel à la collaboration de la province de l'Ontario en vue de l'adoption de règlements provinciaux visant à régir de façon efficace la chasse sur les propriétés privées au cas où le parc serait créé. La province accepte de collaborer et admet en outre qu'il serait souhaitable d'annuler les permis autorisant l'enlèvement du sable sous l'eau. Au printemps de 1918, il est décidé que toutes les terres inaliénées situées dans la réserve navale devront faire partie du parc de la Pointe-Pelée, dont la création est confirmée par un arrêté en conseil le 29 mai 1918.[13] Par déférence pour les sportifs qui depuis des années chassaient le gibier d'eau dans les marais de la pointe Pelée, l'arrêté en conseil autorise les détenteurs d'un permis délivré par le commissaire des parcs nationaux à chasser le canard sauvage pendant la saison que fixera le gouverneur en conseil.

Nomination d'un administrateur

À la suite de l'établissement du parc, on prend des mesures pour protéger son aspect naturel et aménager des installations visant à inciter le public à l'utiliser. Forest Conover est nommé directeur honoraire; on embauche un garde et on entreprend le nettoyage général du parc. On détermine des emplacements appropriés pour le camping et les pique-niques, on creuse des puits et on installe des foyers pour usage en plein air, ainsi que des tables et des bancs. Plus tard, on construira des pavillons, des abris et une cabine de bain. La route principale qui mène au parc est améliorée, une arche rustique est érigée à l'entrée et des mesures sont prises pour lutter contre l'érosion des plages. La popularité croissante du parc entraîne une augmentation du nombre de visiteurs qui, dès 1925, est estimé à 50 000 personnes par année.

Malheureusement, la plupart des meilleurs terrains du parc appartenaient à des particuliers, étant donné que la Couronne avait octroyé 212 ha aux squatters 30 ans auparavant. À la suite de l'augmentation du nombre de visiteurs, les propriétaires commencèrent à vendre des lopins de leurs terres et un grand nombre des lots initiaux furent vendus pour la construction de chalets. En fin de compte, plusieurs centaines de personnes, dont un grand nombre d'Américains, possédaient des propriétés privées dans le parc.

Projet d'aménagement immobilier

C'est en 1921 qu'est entrepris l'un des plus ambitieux projet d'aménagement immobilier du parc. La *Point Pelee Company Limited*, appuyée par des promoteurs de Détroit au Michigan, achète dans la partie méridionale du parc 69 ha de terrain appartenant à J.W. Post, l'un des premiers concessionnaires, qui avait également acquis d'autres terres. La société avait l'intention d'acquérir environ 8 ha de terrain situés dans le parc sur la rive est. Le ministre de l'Intérieur conclut un accord avec la société à condition que cette dernière effectue certains travaux utiles au parc et accepte que les règlements du parc s'appliquent également à sa propriété.[14] Les termes de l'accord stipulent un échange de terrains, l'embellissement d'une zone du parc et l'émission d'obligations par la compagnie pour le financement du projet. La subdivision initiale, qui consistait en 351 lots, fut l'objet d'une grande publicité, mais la compagnie éprouva des difficultés financières et se vit finalement dans l'impossibilité de satisfaire aux clauses de son entente avec le ministère. Elle ne fut pas non plus, par la suite, capable de remplir ses engagements hypothécaires à l'égard du vendeur, de sorte que le terrain revint à Post. En 1937, le directeur du parc signale qu'il serait peut-être possible d'acheter la propriété de la succession de Post. Après des négociations avec les exécuteurs testamentaires ainsi qu'une évaluation du terrain, le ministère obtient le titre de propriété de 69 ha de terrain, pour une somme de 45 000 $. Or, par chance, les promoteurs n'avaient réussi à vendre que trois des lots de la subdivision dont le gouvernement put se porter acquéreur : deux de ces lots ont été rachetés par le ministère à l'occasion d'une vente pour taxes impayées et le troisième fut acquis par expropriation.

Cet achat permet non seulement d'accroître l'étendue des terrains du parc destinés au public, elle met en outre à sa disposition une zone d'une grande valeur écologique. Ces terrains englobent en effet une portion de la pointe qui était demeurée pour ainsi dire sauvage et intouchée et offre des exemples des arbres, arbustes, vignes, plantes et mousses qui confèrent au parc son caractère unique.

Prise en charge des routes

En 1938, la Direction des parcs nationaux institue un droit d'entrée pour les véhicules pénétrant dans le parc. Cependant, en vertu de la Loi sur la subdivision, les routes situées à l'intérieur du parc relèvent de la compétence du canton de Mersea. De là la discrétion dont on fait preuve en percevant les droits auprès des résidants permanents. Du fait que le plan de la subdivision de la propriété récemment acquise de Post, comporte des espaces prévus pour les routes, il faut organiser avec les responsables du canton, des entretiens dont l'aboutissement est, finalement, le transfert à la Couronne de toutes les routes existantes et futures situées à l'intérieur du parc. En janvier 1929, le conseil du canton indique par une résolution son intention de céder au gouvernement ses droits sur les espaces du parc prévus pour des routes, pourvu que ce dernier s'engage à reconnaître les droits des résidants. Les difficultés d'ordre juridique inhérentes au transfert proposé par l'expropriation de toutes les routes et de tous les espaces prévus à cette fin, figurent sur le plan des terrains des squatters, en 1889, et celui de la subdivision de la *Point Pelee Company*. L'arrêté en conseil autorisant l'expropriation est approuvé le 21 septembre 1939 : il prévoit l'utilisation gratuite des routes du parc par tous les véhicules appartenant aux résidants permanents du parc, ou à leur famille, leurs domestiques, agents et ayants droit.[15]

Empiétements sur les terrains du parc

Après l'établissement du parc, les agents responsables de son administration s'aperçoivent qu'en plus des aménagements réalisés sur les terrains octroyés en 1890 à des particuliers, d'autres changements avaient été apportés au paysage. Certains individus avaient, en effet, en beaucoup d'endroits le long des plages du parc, empiétés sur la propriété publique. Dans la plupart des cas, il s'agissait d'installations destinées à la pêche comportant des remises à bateaux, des glacières, des étables, des habitations et des caves à goudron qui introduisaient dans le paysage une note de désordre et de laideur. Conscient du fait que l'on avait donné satisfaction, en 1889, aux

demandes des squatters, à la suite du relevé de McPhillips, le Commissaire des parcs nationaux offre aux pêcheurs, en 1919, des baux de location s'appliquant aux zones occupées par des bâtiments. Les intéressés n'en tiennent pas compte ou les refusent et, malgré la nomination, en 1921 et 1922, d'agents du ministère de la Justice chargés de négocier des accords, les efforts pour faire accepter les baux de location s'avèrent inefficaces. En 1934, le Commissaire fait une dernière tentative en vue d'imposer un règlement. Il doit cependant y mettre fin lorsque le sous-ministre l'avise « que l'on pourrait peut-être, pour le moment, laisser la question en suspens. »[16]

Finalement, un certain nombre des bâtiments les plus disgracieux ou les plus inacceptables sont éliminés ou disparaissent et, en 1941, le propriétaire de l'une des cabanes de pêcheur accepte un permis d'occupation. Des documents similaires sont délivrés en 1943 et 1950 aux deux autres emplacements de pêche qui restent, puis, en 1950, on exige des trois pêcheurs qu'ils obtiennent les permis imposés par le Règlement sur la pratique des commerces dans les parcs nationaux et, en 1951, qu'ils acceptent, au lieu de permis ordinaires, des permis d'occupation. Deux des exploitants se conforment à cette exigence. Le troisième, William Krause, refuse et demande qu'on lui accorde, par prescription, les droits de propriété de son emplacement en se basant sur le fait que le terrain qu'il occupait avait été utilisé de façon permanente, depuis plus de 60 ans, par ses prédécesseurs et lui-même.

Confirmation des titres de la Couronne

À la suite de l'échec rencontré dans les tentatives de négociation, le procureur général du Canada intente en 1953, contre l'intéressé, en Cour suprême de l'Ontario, une action destinée à établir le droit de la Couronne aux terrains du parc occupés par l'entreprise de pêche Krause. La cause est entendue en décembre 1954, à Windsor, en Ontario, et le jugement rendu en 1955 à l'avantage du défendeur. Cette décision est renversée en 1956, en Cour d'appel, sur l'opinion unanime des juges présents, ce qui établit d'une façon définitive les droits de la Couronne sur les plages du parc. Après avoir payé ses arrérages en droits de location et de permis, Krause se voit accorder un permis d'occupation pour l'emplacement de son entreprise de pêche dont il poursuit l'exploitation pendant encore plusieurs années. En 1970, tous les permis d'occupation d'emplacements à l'intérieur du parc destinés à une entreprise de pêche sont abandonnés ou échus.

Aménagement

Après son établissement, pendant de nombreuses années, le parc de la Pointe-Pelée demeure « un parent pauvre » au sein de la famille des parcs nationaux. Les crédits votés pour son administration sont peu importants et ses premiers directeurs, malgré l'aide du garde de parc à leur disposition, n'occupent leur poste qu'à titre honorifique. En 1937, R.J. Grant, qui avait été à la fois directeur honoraire et contremaître, est nommé directeur permanent et le poste de garde de parc est supprimé. La même année, on construit, à l'extrémité nord, le premier bâtiment administratif qui incorpore à la fois l'entrée et les bureaux du parc. Cette construction est utilisée jusqu'au moment où le directeur et le personnel s'installent, en 1961, dans un nouveau bâtiment situé à peu de distance au sud de cette même limite du parc. De nouvelles voies d'entrée sont aménagées et l'on commence à contrôler la circulation à partir de kiosques. Le premier complexe de travail est élaboré à partir d'un groupe de bâtiments érigés en 1932, dans le cadre des travaux entrepris pour réduire le chômage. Certains d'entre eux sont remplacés en 1954 par un nouvel entrepôt et des boutiques. En 1951, J.C. Browne est nommé directeur et voit ses fonctions s'étendre pour inclure la surveillance du parc des Îles-de-la-Baie-Georgienne et du parc national des Îles-du-Saint-Laurent. Le poste de garde du parc est rétabli et confié à C.E. Doak. En 1954, on construit une résidence pour le garde à la suite de la nomination, en 1957, du garde en chef McCarron comme directeur du parc; ce bâtiment devient la résidence du directeur. Les autres membres du personnel sont logés dans certaines des habitations existant déjà sur les propriétés achetées pour être incorporées au parc.

La plupart des bâtiments du parc érigés depuis 1954 sont des abris de terrain de camping et de pique-nique, des cabines de bain et des bâtiments d'utilité publique dotés de toilettes. Ils sont surtout situés à l'extrémité sud du parc, sur les plages est et ouest, et à des endroits stratégiques desservis par les routes principales du parc. Un kiosque à rafraîchissements construit en 1959 à la plage sud-ouest supplante les installations analogues antérieures situées dans des endroits moins avantageux. Il est loué à un soumissionnaire par voie d'appel d'offres.

Planification

L'achat d'une propriété privée en 1938 amène les agents de la Direction des parc nationaux à entreprendre des études qui, espèrent-ils, faciliteront l'orientation de la planification vers une meilleure utilisation des terrains du parc. En mai 1939, une équipe de scientifiques au nombre desquels se trouvent H.F. Lewis, H.A. Senn et W.E.D. Halliday, étudient les problèmes administratifs engendrés par la fréquentation accrue du parc. Leur rapport recommande de réserver certaines zones comme refuges naturels accessibles seulement par sentiers pour piétons, d'embaucher un guide d'interprétation, d'améliorer les mesures visant à protéger les plages contre l'érosion, de consolider les aires de camping, de réhabiliter les zones surexploitées, ainsi que d'aménager des aires de stationnement adéquates.[17]

Le début de la guerre de 1939 et la réduction des crédits alloués au parc retardent la réalisation d'un grand nombre d'améliorations souhaitables; on met cependant en oeuvre certaines des recommandations du groupe d'étude. Une portion de l'ancienne propriété Post est clôturée pour servir de réserve naturelle; on impose des restrictions aux gens qui campent n'importe où le long de la route principale du parc et l'on aménage à cet effet des aires définies, à l'usage des campeurs et pique-niqueurs. Les aménagements de l'après-guerre commencent en 1948 par l'asphaltage de la route principale. Les mesures adoptées antérieurement, en 1937 et 1938, pour protéger les plages contre l'érosion sont reprises en 1949 et poursuivies pendant plusieurs années. Une large part du travail entrepris à cet égard consiste à installer de grosses croix de béton dont la fonction est de favoriser la formation de dépôts de sable le long des plages, lorsque les vagues s'avèrent particulièrement importantes.

Après l'achat de la propriété Post en 1938, les occasions

de faire l'acquisition d'autres terrains appartenant à des particuliers à l'intérieur du parc sont pendant des années, pour ainsi dire négligeables. En 1954, cependant, le nombre des visiteurs du parc dépasse le demi-million, ce qui fait que les espaces utilisables sont soumis à une demande à laquelle il n'est pas possible de répondre. Une étude des problèmes administratifs entreprise cette année-là par l'ingénieur en chef de la Direction des parcs nationaux, G.L. Scott, et D.A. Munro, du Service canadien de la faune, aboutit à la recommandation de faire l'acquisition de tous les terrains du parc appartenant encore à des particuliers.[18] En 1956, on amorce un programme intensif d'acquisition de terrains pour l'achat de 80 lots faisant partie d'une subdivision enregistrée. Un autre achat substantiel de terres de pleine propriété est approuvé en 1957 par le Conseil du Trésor du Canada à condition que l'on consacre une étude spéciale à la question de l'acquisition de toutes les terres du parc n'appartenant pas encore au gouvernement.

Programme d'acquisition des terres

Plus tard, la même année, des agents de la Société centrale d'hypothèques et de logement entreprennent, pour le compte de la Direction des parcs nationaux, une inspection et une évaluation des terres du parc appartenant encore à des particuliers. Ce qui révèle l'existence d'environ 255 terrains individuels dont on estime la valeur totale à 1 500 000 $. En 1959, le Conseil du Trésor donne son approbation au programme d'acquisition de terres proposé, s'échelonnant sur une période de 10 ans, en précisant qu'il considère séparément chacune des transactions.

Au cours des années qui suivent, on réalise des progrès satisfaisants dans le recouvrement du titre de propriété des terres situées à l'intérieur des limites du parc. Parmi les acquisitions dignes de mention figurent les propriétés-jardins Tilden, achetées en 1960 et 1970, et les terres du *Point Pelee Orchard*, acquises en 1966. Ces transactions portent sur 63,5 ha. Les ventes de terrains prennent un nouvel essor lorsque l'on annonce en 1967, lors de la présentation publique du plan proposé pour l'aménagement du parc national de la Pointe-Pelée, que sa réalisation dépend de l'acquisition de tous les terrains du parc appartenant encore à des particuliers. À la fin de 1970, le nombre des ententes à conclure avec les propriétaires ne s'élève plus qu'à environ 80.

Nouvelles mesures de conservation

En 1952, les administrateurs du parc se rendent compte que le camping libre est en train de détruire le couvert végétal et qu'il empêche la régénération des arbustes, des plantes et des arbres. On adopte des mesures permettant de concentrer le camping dans une zone spéciale et l'on entreprend l'aménagement d'un emplacement adapté à cette fin. Ce nouveau camping qui est ouvert le 1er mai 1955, met à la disposition des campeurs des abris-cuisines modernes, des bâtiments renfermant des toilettes et des buanderies, un système d'alimentation en eau et un nombre important de foyers en plein air. On aménage en outre, à l'extrémité sud du parc et le long de la plage nord-ouest, des terrains de pique-nique équipés de bâtiments de service appropriés et de terrains de stationnement.

Des études additionnelles entreprises entre 1942 et 1954 soulignent le besoin d'un sentier d'observation et la nécessité d'engager des guides d'interprétation. C'est en 1954 que l'on amorce un programme d'interprétation de la nature, après que G.M. Stirrett, du Service canadien de la faune, eut découvert un sentier traversant la réserve de la nature. On termine le sentier en 1956 par l'identification, au moyen d'étiquettes, des plantes, arbres, arbustes et vignes se trouvant sur son parcours. Il devient en outre facile d'observer l'intéressante faune du parc une fois qu'est achevée, en 1963, la construction, dans ce dernier, d'une promenade en bois de 1,2 km de long. Une plate-forme surélevée, construite à l'extrémité de cette promenade permet même aux visiteurs d'avoir une vision de l'ensemble du marais. L'instauration, en 1959, de la Division de l'éducation et de l'interprétation à la Direction des parcs nationaux, et la nomination de Stirrett comme naturaliste en chef du parc, sont suivies par l'élaboration d'un programme d'interprétation détaillé sur le parc national de la Pointe-Pelée.

En 1960, on embauche un préposé au sentier d'observation, en 1961, un naturaliste saisonnier et, en 1965, un naturaliste à plein temps. Le succès remporté par le programme d'interprétation montre le besoin d'un écomusée qui remplirait à la fois les fonctions de musée d'histoire naturelle, de salle de conférences et de bureau central pour les services du naturaliste. En 1965, on est déjà en train de construire un bâtiment approprié qui est inauguré par l'honorable Arthur Laing, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, le 19 août 1966. Il comporte un théâtre, une bibliothèque et un centre d'accueil, et permet la présentation aux visiteurs d'objets d'exposition sur la flore et la faune particulières au parc.

Progrès dans la planification du parc

Les progrès réalisés dans l'achat des terrains du parc appartenant encore à des particuliers et la détérioration du paysage, qui résulte du nombre sans cesse croissant de visiteurs, soulignent la nécessité de mener des études sur l'aménagement futur du parc. Après la fin de la seconde guerre mondiale, le nombre de visiteurs du parc national de la Pointe-Pelée augmente rapidement, passant de 200 000 en 1950, à 600 000 en 1955. Au cours des années suivantes, l'augmentation annuelle est moindre, jusqu'à ce qu'elle atteigne, en 1959, le nombre le plus important, soit 745 500. Il est déjà évident, en 1960, que si l'on veut protéger les valeurs naturelles du parc pour les générations futures, il est nécessaire de contrôler le nombre de visiteurs et de préparer un plan d'action pour l'avenir.

En 1962, la Division de la planification de la Direction des parcs nationaux établit un plan d'aménagement provisoire dont la teneur reflète la conviction qu'un travail de planification s'impose tant aux points de vue de la nature et de l'importance de l'utilisation du parc par le public qu'au point de vue des aménagements nécessaires, de façon à éviter tout empiétement et tout conflit au niveau des mesures à prendre pour la protection et la conservation de la flore et la faune dans leur état naturel. Les planificateurs proposent le recours à un zonage approprié des terres du parc comportant des endroits pour les loisirs, le camping, la natation, les pique-niques, tout en gardant certaines aires comme réserves de la nature.

En 1964, on retient les services d'une société d'architectes paysagistes conseils, *Sasaki, Strong and Associates* de Toronto, pour l'élaboration d'un plan de travail relatif à l'utilisation future du terrain. Le rapport de l'expert-

conseil, terminé en 1966, est présenté lors d'une audience publique tenue dans le parc, en novembre 1967; il recommande, entre autres, la relocalisation et l'agrandissement des terrains de camping, la réorientation des aires de loisirs et de pique-nique, une relocalisation importante du réseau de routes du parc et l'élimination de toute circulation de véhicules dans la partie sud du parc.

L'adoption de certaines des recommandations faites par l'expert-conseil, en particulier celles qui touchent le nouveau plan de routes et la relocalisation des espaces d'utilité publique d'importance auraient nécessité le défrichage d'importants espaces boisés de valeur. Les objections soulevées par les agents du parc, le conseil consultatif local et d'autres personnes amènent la modification des propositions et la préparation par la Division de la planification d'un plan d'aménagement provisoire révisé.

Les trois fonctions principales du nouveau plan d'aménagement, qui est approuvé officiellement en avril 1972, sont la conservation des ressources naturelles, l'interprétation du parc et de la nature et la mise à la disposition du public de possibilités de loisirs diurnes. La réalisation de ces objectifs allait entraîner des changements radicaux dans l'utilisation des terrains du parc, et notamment, l'élimination du camping familial dans le parc, l'importance plus grande accordée à l'élaboration des installations d'utilisation diurne et la réduction progressive, par étapes, de l'utilisation des véhicules automobiles dans le parc. Le nouveau concept sous-jacent à l'administration du parc est annoncé par le directeur du parc, en février 1971, dans un communiqué de presse.

La mise en oeuvre du plan d'aménagement commence effectivement en 1971. En mai de la même année, on institue une augmentation substantielle des droits de permis annuel de circulation dans le parc en véhicule automobile et des droits d'admission pour une journée.[19] On interdit la circulation des véhicules automobiles sur la route sud du parc, qui va de l'écomusée à la boucle sud, au cours de la période allant du 1er mai au 30 septembre, et l'on met gratuitement à la disposition des visiteurs un autre moyen de transport. Ce dernier prend la forme de petits trains sans rails tirés par des tracteurs, qui servent tout au long de la saison touristique estivale, selon des horaires déterminés. Les plans établis prévoient une réduction encore plus poussée de l'utilisation des véhicules particuliers jointe à l'extension des services des petits trains à tracteur et à la relocalisation, à plus ou moins longue échéance, du stationnement pour les véhicules sur un emplacement situé à l'extérieur de la limite nord du parc.

Les emplacemements du parc réservés au camping familial sont réduits de 152 à 55, en 1971, et le camping est fermé à la fin de la saison touristique. On continue cependant à mettre à la disposition des groupes de jeunes et autres désirant des installations de camping limitées, les services dont ils ont besoin.

On apporte un changement à l'exploitation des concessions de kiosques à rafraîchissements, en 1971, en accordant des permis à des cantines mobiles. Pour faciliter aux concessionnaires l'exploitation de leur commerce, on construit dans les diverses aires de loisirs à usage diurne des surfaces de béton d'où ils peuvent faire leurs affaires. On met fin à l'exploitation du kiosque permanent à rafraîchissements de la plage est de la pointe à la fin de la saison 1971, lorsque le permis d'occupation de l'exploitant arrive à expiration.

La pratique des sports de plein air est en outre favorisée par l'octroi d'une concession de location de bicyclettes et de chaloupes, ces dernières devant être utilisées dans le marais du parc.

On s'attend à ce que le programme d'interprétation du parc prenne encore plus d'ampleur et à ce que les sentiers d'observation soient utilisés pour mettre le promeneur en contact avec des zones représentant un intérêt particulier, du point de vue de l'interprétation. L'observation de la faune marine particulière aux marais du parc est encore facilitée par la construction d'une extension flottante prolongeant la promenade qui existe déjà dans le marais. On est en train d'apporter des améliorations aux installations d'utilité publique des plages principales du parc, après avoir ouvert en 1972, à la plage des saules noirs, de nouveaux vestiaires.

Autorisation de la chasse aux canards

En 1976, une anomalie inhérente à l'administration du parc et qui existait déjà depuis longtemps n'avait pas encore été réglée. En effet, la législation qui avait présidé, en 1918, à l'établissement du parc y prévoyait la pratique de la chasse aux canards pendant une saison que le gouverneur en conseil devait déterminer. En dépit des recommandations des administrateurs du parc et des protestations de la part de nombreuses associations vouées à la conservation de la faune, on n'a pas encore aboli dans le parc la pratique de cette activité controversée. Les amateurs de chasse aux canards du Sud-Ouest de l'Ontario, qui sont représentés pour la plupart par le *Green Head Duck Club* ont mené, au fil des années, des négociations énergiques dans les coulisses contre la réduction de leurs privilèges de chasse. Même si les conseillers juridiques de la Couronne ont exprimé l'opinion qu'il était possible de mettre fin à la chasse aux canards à l'intérieur du parc par un arrêté du gouverneur en conseil, les ministres qui se sont succédés au ministère n'ont pas encore décidé de prendre une telle mesure.

Références

1. Commission géographique du Canada, 18e rapport, Imprimeur du Roi, Ottawa, 1924.
2. Dossier H.S. 6-11-9 de la Direction des Parcs nationaux.
3. Arrêté en conseil C.P. 264, 25 mars 1975.
4. Rapport de la Commission nommée en 1856 pour enquêter sur les Affaires indiennes au Canada, Imprimeur de la Reine, Toronto, 1858.
5. Dossier 1694, vol. I. du ministère de l'Intérieur (terres de l'Artillerie).
6. Ibid., vol. III.
7. Arrêté en conseil C.P. 2340, 6 avril 1885.
8. Dossier 1694, vol. II, du ministère de l'Intérieur (terres de l'Artillerie) (Arrêté en conseil C.P. 4164, 31 oct 1902).
9. Arrêté en conseil C.P. 3055, 29 nov. 1893.
10. Dossier 2235 du ministère de l'Intérieur (terres de l'Artillerie).
11. Rapport annuel, Commission de conservation, Canada 1915, Appendice III.
12. Dossier P. 2, vol. I, de la Direction des parcs nationaux.

13. Arrêté en conseil C.P. 1264, 29 mai 1918.
14. Dossier P. 16-6 de la Direction des parcs nationaux, 1er juin 1923.
15. Arrêté en conseil C.P. 2795, 21 sept. 1939.
16. Note de service, 6 janvier 1934; dossier P. 16, vol. 4, de la Direction des parcs nationaux.
17. Rapport nº 895 du Service canadien de la faune, 1939.
18. Rapport nº 149 du Service canadien de la faune, 29 avril 1955.
19. Arrêté en conseil C.P. 1971-940, 18 mai 1971.

Le parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne

Dès le tout début du XXe siècle, la région de la baie Georgienne en Ontario était devenue un remarquable endroit de villégiature. Le bleu de ses eaux fraîches, ses promontoires et la diversité incroyable de ses magnifiques îles attiraient un nombre sans cesse croissant d'estivants, de campeurs, d'amateurs de canotage, de pêcheurs et d'artistes. Le long de ses rives nord et nord-est, la nature a semé avec prodigalité une multitude d'îles qui forment un archipel estimé à au moins 30 000 unités. Comme c'était le cas dans bien d'autres parties du Canada, les îles et les terrains entourant la baie étaient pour la plupart devenus des propriétés privées. Une prévoyance louable a permis de préserver une petite partie de ce paradis touristique pour en faire un parc national destiné au public. En décembre 1929, le ministère de l'Intérieur acquiert l'île Beausoleil, d'une superficie de 1097 ha, ainsi que 29 autres îles situées en face des cantons de Freeman, Baxter et Gibson en vue de la création du parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne. L'année suivante, l'île Flowerpot située à l'entrée de la baie et au large de la péninsule Bruce vient s'ajouter au nouveau parc.

Occupation indienne

Le parc est situé dans la région appelée Huronie, autrefois habitée par la nation indienne des Hurons que les attaques répétées des Iroquois avaient pratiquement décimés. Des années plus tard, les Indiens Ojibwas ou Chippewas sont venus s'installer sur l'ancien territoire des Hurons qui comprenait les îles de la baie Georgienne. Par la suite, l'avance de la colonisation et l'afflux de colons blancs ont provoqué le départ des autochtones qui abandonnaient leurs terres à mesure qu'ils en étaient dépossédés par des traités. Les îles qui forment le parc font partie de celles auxquelles les chefs indiens Chippewas ont renoncé en janvier 1856, et que le ministère des Affaires indiennes administrait par fidéicommis.

Explorateurs et missionnaires

Un jeune protégé de Samuel de Champlain, Étienne Brûlé, fut le premier Européen à atteindre la région de la baie Georgienne. En 1610, à la demande de Champlain, il accompagne un chef algonquin et sa suite à partir du fleuve Saint-Laurent jusqu'au territoire des Hurons. C'est chez les Hurons que Brûlé passe l'hiver suivant au cours duquel il apprend leur langue.[1] En 1615, Champlain et Brûlé suivent la route que Brûlé avait empruntée en 1610, qui remontait les rivières des Outaouais, Mattaouais et des Français jusqu'à la baie Georgienne. Champlain explore méthodiquement la région de la Huronie et se laisse persuader par les Hurons de participer avec eux à une invasion des terres iroquoises au sud du lac Ontario, expédition qui se termine par une retraite désastreuse. Champlain passe l'hiver de 1615-1616 au village indien de Cahiague près de l'emplacement actuel d'Orillia, et visite un certain nombre de villages indiens dont ceux de Tobacco ou de la nation du Pétun à l'ouest.[2]

L'oeuvre missionnaire accomplie auprès des Indiens de la Huronie commence en 1615. Arrivé à Québec avec Champlain cette même année, le Père Joseph Le Caron de l'ordre des Récollets le précède sur la route de la rivière des Outaouais et célèbre sa première messe au village indien de Carhagouha au mois d'août.[3] Le Père Le Caron part pour la France l'année suivante, mais il revient en 1623 avec deux autres missionnaires. Les Récollets estiment toutefois que l'ampleur du travail à accomplir dépasse les capacités de leur ordre, et invitent les Jésuites à les aider. Un Jésuite, le Père Jean de Brébeuf, arrive au pays huron en 1626. Il doit interrompre son travail lorsque les Anglais commandés par Kirke prennent Québec en 1629. Après la restitution de Québec à la France en 1632, le Père de Brébeuf retourne en Huronie en 1634 et avec l'aide d'autres prêtres, il fonde plusieurs missions, dont Ossossané, Saint-Joseph et Saint-Ignace.[4] En 1638, le Père Jérôme Lalemant remplace le Père de Brébeuf à la tête de la mission huronne, dont Sainte-Marie, sur la rivière Wye, devient le centre en 1639.

Invasions des Iroquois

Entre temps, la lutte entre les Hurons et les Iroquois s'était intensifiée. Le commerce des Iroquois avec les Hollandais avait baissé à la suite de la diminution du nombre d'animaux à fourrure sur le territoire iroquois. Les Hurons contrôlaient les plus importantes routes servant au commerce de la fourrure et agissaient comme intermédiaires en allant chercher les fourrures aux endroits éloignés pour les apporter aux colonies françaises établies sur les rives du Saint-Laurent. Les incursions des Iroquois en territoire huron et les attaques menées contre les embarcations transportant des fourrures sur la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent ont été suivies d'une véritable guerre d'extermination à la fin de la décennie de 1630. En juillet 1648, les Iroquois font irruption dans le village de Saint-Joseph II, qui était la mission jésuite située le plus au sud. Ils assassinent le père Daniel, détruisent le village et emmènent plusieurs centaines de prisonniers pour les torturer. En mars 1649, Saint-Ignace, situé sur la rivière Sturgeon, et Saint-Louis, situé plus à l'ouest, sont anéantis. À Saint-Ignace, le Père de Brébeuf et son compagnon, le Père Gabriel Lalemant, sont torturés à mort. Devant l'attaque des Iroquois, les Hurons quittent la région et un grand nombre d'entre eux se réfugient dans l'île Saint-Joseph. En juin, le Père Paul Ragueneau évacue Sainte-Marie après y avoir mis le feu. À la demande pressante des Hurons, il conduit le reste du clergé à l'île Saint-Joseph, appelée aujourd'hui île Christian, où une nouvelle mission bien fortifiée, Sainte-Marie II, est construite. L'hiver suivant est marqué par la maladie et la famine et, au retour du printemps, la moitié des autochtones avaient péri. Le 10 juin 1650, les survivants, soit environ 60 Français et 300 Indiens partent pour Québec en emportant avec eux les restes des martyrs Brébeuf et Lalemant.[5]

Recherche archéologique

Il a fallu attendre près de 150 ans avant que se manifeste un intérêt pour la recherche de l'emplacement des premières missions. La Compagnie de Jésus (les Jésuites) a progressivement stimulé l'intérêt pour la recherche archéologique et a réussi à attirer l'attention de fonctionnaires des gouvernements fédéral et ontarien et de professeurs de l'université Western Ontario sur cette question. Ainsi, il a été possible d'établir l'emplacement définitif des missions de Sainte-Marie I, Saint-Louis et Saint-Ignace II. Sous la direction d'un archéologue canadien réputé, Wilfrid Jury de l'université Western Ontario, le gouvernement ontarien a restauré Sainte-Marie I, sur la rivière Wye à l'est de Midland en Ontario. Le sanctuaire des Martyrs, grande église en pierre construite en 1926 qui surplombe la mission de Sainte-Marie I, rappelle le courage de ces hommes qui, il y a plus de 300 ans, ont donné leur vie pour la foi chrétienne.

Les historiens de la région croyaient que l'île Beausoleil, la plus grande des îles du parc, avait servi de refuge provisoire aux Hurons fuyant les attaques iroquoises en 1648 et 1649. Au début des années 1920, on s'intéresse aux vestiges de constructions en pierre, situés à l'ouest du terrain de camping du Y.M.C.A. près du centre de l'île et appelés « the Chimneys » (les cheminées). Les ruines semblent être les fondations de foyers et de cheminées construites en pierres plates et sans mortier à égale distance les unes des autres. A.C. Osborne de Penetanguishene en Ontario les décrit en ces termes en 1921 :

> *À un certain moment, il y avait trois fondations en pierre nettement délimitées qui supportaient des cheminées en partie démolies alignées sur une terrasse naturelle mesurant environ un mètre de hauteur. On a trouvé à cet endroit un instrument servant à faire des hosties pour la communion, qui, je crois, a été amené en Angleterre, ainsi qu'une croix double, qui a été offerte au Père Labourou.*[6]

Toutefois, la plupart des pierres ont disparu par la suite, des campeurs les ayant emportées pour construire des foyers et d'autres ouvrages.

Les restes des excavations situées dans les environs, que les gens de l'endroit appellent « treasure pits » c'est-à-dire « fosses aux trésors », témoignent des activités des chercheurs de trésors, mais il n'existe aucune preuve qu'une découverte de valeur y ait été faite.

Peuplement de l'île Beausoleil

Une explication plus plausible de l'existence des cheminées est qu'elles sont les vestiges d'une occupation beaucoup plus récente de l'île par les Indiens Chippewas des lacs Huron et Simcoe. Ces Indiens nomades, qui avaient occupé sporadiquement plusieurs terres le long de la baie Georgienne, ont été installés en 1830 par Sir John Colborne dans une région de 3966 ha située entre Coldwater et le lac Simcoe. Ce terrain a été cédé en 1836 en vertu d'un traité, et deux des trois bandes sont allées s'établir en 1838 dans le canton de Rama et dans l'île Snake, sur le lac Simcoe. La troisième bande de la région de Coldwater, qui était dirigée par le chef John Aisance, est allée s'installer par la suite dans l'île Beausoleil.[7]

En 1841, le bureau des Affaires indiennes de Toronto prend des mesures en vue de faire construire six maisons et deux écuries dans l'île à l'intention de la bande.[8] Le rapport d'une commission créée en 1856 pour mener une enquête sur les affaires indiennes au Canada, révèle que la bande, qui comprenait alors 232 Chippewas, s'était établie dans l'île en 1842. En 1857 la réserve comptait 20 maisons et une école. Ayant constaté que la terre de l'île Beausoleil n'était pas fertile, les Indiens envisageaient dès 1849 d'aller s'installer dans les îles Christian, situées à l'ouest. Toutefois, ce départ n'est possible qu'en 1856, après qu'un traité eut cédé Beausoleil et les autres îles de la baie Georgienne. Entre temps, les Indiens de Beausoleil avaient acquis la réputation d'être travailleurs. Le rapport de la commission indiquait que la récolte de 1857 s'élevait à 1200 boisseaux de maïs, 1000 boisseaux de pommes de terre, 5000 livres de sucre d'érable et 150 barils de poisson séché.[9] Une bonne partie de la récolte avait toutefois été produite dans d'autres îles, notamment celles qui forment les îles Christian.

En 1857, la réserve de Beausoleil commence à péricliter, Le rapport des commissaires décrit la situation en ces termes : « Le village tombe peu à peu en ruines, et la bande, qui a cédé cette île, envisage d'aller s'établir dans les îles Christian qui lui ont été réservées comme territoire permanent et dont la superficie totale est estimée à 4047 ha. »[10] Les Indiens se sont vraisemblablement installés définitivement dans leur nouveau territoire en 1858. Quelques Chippewas sont probablement restés dans l'île Beausoleil comme squatters lors de la création du parc, étant donné qu'en 1929, trois familles indiennes y habitaient. Elles ont été relogées sur la terre ferme par le ministère des Affaires indiennes. Un cimetière indien bien conservé, situé à l'ouest du bureau principal du parc, ainsi que l'emplacement d'un autre cimetière et d'une église près des « cheminées » constituent des traces de cette ancienne réserve.

Légendes indiennes

Les légendes indiennes relatives aux îles du parc ont été transmises de génération en génération. L'une des plus intéressantes est celle de Kitchi-Kiwana, un grand « Wendigo » ou homme du rocher, qui est enterré dans l'île Giant's Tomb (de la tombe du géant). D'après cette légende, Kitchi-Kiwana mesurait trois kilomètres de haut et il était le dernier survivant d'une race de géants habitant la région de la baie d'Hudson et qui avait été exterminée par des guerres intestines. Resté seul, il enjambe les terres jusqu'au lac Huron où, pour se distraire, il jette un peu partout des rochers que l'on peut encore voir aujourd'hui le long de la rive nord de la baie Georgienne. Un jour qu'il marchait en transportant une montagne dans ses bras, il a glissé et est tombé.

La montagne s'est brisée en morceaux, formant ainsi les 30 000 îles de la baie Georgienne. Kitchi-Kiwana allait se coucher chaque soir dans l'île Beausoleil, où l'on peut encore voir les marques de ses épaules. Par la suite, il tombe malade et ne peut plus se rendre dans son île favorite. Il s'allonge alors sur celle qui était la plus proche, et meurt. Comme les Indiens de la région étaient incapables de le transporter, ils recouvrirent son corps de roches et de sable. C'est pour cette raison que l'île est appelée « la tombe du géant ». On dit que le grand rocher plat qui se trouve dans l'île recouvre sa tête et que la lueur

vacillante des aurores boréales à l'horizon annonce la visite de son esprit dans l'île, car le Grand Manitou allume des feux pour lui indiquer la route à suivre.[11]

Démarches en vue de la création d'un parc

L'idée de la création du parc de la baie Georgienne provient d'une recommandation qui a été faite en 1920 au commissaire des parcs nationaux, J.B. Harkin par le directeur du musée provincial de Toronto, C.B. Orr.

Ce dernier, qui avait participé à des fouilles archéologiques à la baie Penetanguishene, met l'accent sur les attractions de l'île Beausoleil, qui est la plus grande île de celles qui n'ont pas été vendues par les fidéicommissaires des anciennes terres indiennes, ce qui, à son avis, justifie la création d'un parc.[12]

Des entretiens avec le ministère des Affaires indiennes révèlent que même si 61 ha environ avaient été loués en vue de l'établissement d'un camp d'été, il était possible d'acquérir l'île pour en faire un parc national. Le sénateur W.H. Bennett, de Midland, était en faveur de la création d'un parc. Dans une lettre adressée à l'honorable Charles Stewart, ministre de l'Intérieur, le sénateur Bennett manifeste un grand intérêt pour le projet qui, à son avis, va permettre non seulement d'offrir des loisirs à la collectivité mais aussi d'encourager l'industrie touristique dans la région. Le brigadier général E.A. Cruikshank, qui était alors président de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, entreprend en août 1921 l'inspection de l'île Beausoleil pour le compte de la Direction des parcs nationaux. Son rapport confirme que l'île convient à la création d'un parc national. On envisage alors la possibilité d'agrandir le futur parc en y ajoutant d'autres îles. Le directeur général des Affaires indiennes remet au commissaire des parcs, à la demande de ce dernier, une liste des îles et des parties d'îles, situées au sud de la pointe Moose Deer, qui n'étaient pas encore vendues. Un examen de la liste, qui comprenait une description de chacune des îles et une estimation de leur valeur, révèle que sur 75 îles disponibles, environ 28 répondaient aux normes des parcs nationaux. Dès janvier 1923, le commissaire Harkin, était en mesure de recommander d'acheter l'île Beausoleil au prix de 25 000 $ et d'entreprendre une étude plus poussée portant sur les petites îles.

Dans un mémoire qu'il a présenté au ministre, le commissaire rappelle qu'on avait procédé d'une façon assez analogue environ 20 ans plus tôt lors de l'acquisition opportune d'un groupe de grandes îles dans la région des Mille Îles du fleuve Saint-Laurent, qui avait rendu possible la création d'un parc national. D'après Harkin, la sagesse de cette mesure a été confirmée quand on a appris que toutes les grandes îles et chaque pouce de terrain situé sur la rive du fleuve étaient des propriétés privées.

Création du parc

Le projet d'achat de l'île Beausoleil a reçu l'approbation du ministère le 10 janvier 1923, et les réserves nécessaires ont été établies avec le ministère des Affaires indiennes. Dès octobre 1924, les agents des parcs nationaux s'étaient prononcés en faveur de l'inclusion de 28 autres îles dans le futur parc, et ils avaient été autorisés par le ministre à les acheter. Le transfert des titres de propriété devait toutefois être retardé de plusieurs années. Bien que les crédits nécessaires à l'achat fussent inclus chaque année dans le budget des parcs nationaux, ils furent systématiquement supprimés. Enfin, en août 1928, le ministère des Affaires indiennes a annoncé au commissaire des parcs qu'il avait reçu plusieurs offres d'achat de terrains situés dans l'île Beausoleil, et qu'il serait nécessaire de se prévaloir de l'option existante sans quoi les terrains seraient vendus au profit des Indiens. Cet avis a eu l'effet désiré, car au cours de la session parlementaire de 1929, le Parlement a voté les crédits nécessaires. L'arrêté en conseil du 3 décembre 1929 autorisa l'achat de l'île Beausoleil et de 28 autres îles ainsi que leur cession au ministère de l'Intérieur en vue de la création d'un parc.[13] Plus tard, le 28 décembre 1929, une proclamation dans la Gazette du Canada créait « le parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne. »

Aménagement

On a décidé d'établir le siège de l'administration du parc dans l'île Beausoleil, qui est la plus grande et la plus belle des îles du parc. Appelée jadis par les Hurons « Schiondekiaria », elle figure plus tard sous le nom d'île Prince William Henry sur une carte de l'Amirauté britannique. L'appellation actuelle de Beausoleil vient du nom d'un des premiers résidants, qui était parti de l'île Drummond et était arrivé en 1819 à la pointe Beausoleil à l'extrémité méridionale de l'île.[14] Les premiers travaux d'aménagement ont commencé en 1931 après la nomination de George Lynn au poste de garde du parc. Les crédits limités qui étaient disponibles ont permis la construction d'une résidence pour le garde, le déblaiement de plusieurs emplacements de camping sur la rive de l'île Beausoleil, ainsi que la construction de quais pour faciliter l'accostage des bateaux. Entre 1932 et 1934, on a étendu le réseau de petits terrains de camping, équipés de foyers pour usage en plein air, de bancs et de tables, on a installé des toilettes et on a entrepris l'aménagement d'un réseau de sentiers de promenade. En 1934, on a construit un vestiaire pour les baigneurs sur la plage située en face du bureau principal du parc. Ce vestiaire a été remplacé en 1951. Jusqu'en 1940, ce sont des agents du Service des parcs nationaux à Ottawa qui ont assuré la surveillance générale de l'île, en y effectuant périodiquement des visites et en donnant des instructions au garde du parc. Lynn a démissionné en 1941 et J.C. Browne d'Ottawa, a été nommé agent préposé à la surveillance du parc. Il sera plus tard nommé directeur du parc.

En 1951, J.C. Browne est nommé directeur pour les trois parcs nationaux de l'Ontario et, durant l'été, il réside dans l'île Beausoleil. Lorsqu'il prend sa retraite, en 1957, c'est le directeur du parc de la Pointe-Pelée qui remplira les fonctions de directeur du parc des Îles-de-la-Baie-Georgienne en visitant régulièrement les îles. De 1957 à 1968, le garde en chef du parc assume l'administration locale de l'île Beausoleil et des autres îles. En 1968, J.A. Hodges devient le premier directeur résidant chargé de la surveillance exclusive du parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne. E.B. Wilson lui succède en 1970. En novembre 1972, il est nommé au parc de Jasper et D.G. Harris devient directeur du parc.

Développement d'après-guerre

Pendant la seconde guerre mondiale, les possibilités d'aménagement étaient limitées, mais en 1950 des crédits accrus ont permis d'étendre les installations destinées aux visiteurs. Cette année-là, 13 nouveaux emplacements de

camping sont ouverts, cinq abris permanents de camping sont érigés, un nouveau quai est construit à la plage Toby près du bureau principal et des bassins sont aménagés aux nouveaux emplacements de camping. L'achat, en 1950, d'un nouveau bateau conçu pour les eaux houleuses a facilité les patrouilles régulières dans les îles.

La reconstruction du quai principal au siège de l'administration centrale effectuée au cours de l'hiver 1950-1951, par le ministère des Travaux publics, a représenté une nette amélioration. Pour réaliser ce travail, on a enfoncé des pieux d'acier sur une longueur de 9 m autour des quais existants et on a enlevé la superstructure des installations initiales. Tout l'espace compris entre les pieux a ensuite été comblé avec du gravier et planchéié, ce qui a permis d'obtenir un bassin de desserte de 61 m de longueur sur 23 m de largeur. En 1952 et 1953, les employés du parc ont construit un nouvel accès en gravier menant au bassin, qu'ils ont convenablement aménagé. Le côté nord de l'accès sera plus tard soutenu par un mur de maçonnerie. En 1953, la Commission hydro-électrique de l'Ontario a prolongé sa ligne de la terre ferme à l'île Beausoleil, alimentant ainsi en électricité les ateliers du parc, les immeubles administratifs et les camps parrainés par l'entreprise privée.

Le siège de l'administration du parc était établi dans le poste des gardes situé dans l'île Beausoleil, jusqu'à ce qu'un immeuble central soit construit en 1954 près du bassin principal. En 1955, le premier poste de garde a été remplacé par un logement moderne et, en 1959, on a érigé une seconde résidence pour le patrouilleur du parc. La construction, près du siège administratif, d'un atelier de menuiserie, d'un magasin et d'un édifice abritant un dortoir et une cuisine a facilité l'administration du parc.

Agrandissement des terrains de camping

Jusqu'en 1957, les campeurs disposaient d'espaces assez restreints pouvant accueillir de 5 à 15 tentes. Le nombre toujours croissant de visiteurs, particulièrement à la plage Toby, fait ressortir le besoin d'améliorer les installations de camping. En 1957, on commence à aménager à cet endroit un terrain de camping semi-équipé en construisant un abri-cuisine moderne. L'année suivante, on y ajoute un bâtiment comprenant à la fois une buanderie et des toilettes et, en 1959, on érige quatre autres abris-cuisines et un deuxième réduit pour les toilettes. La construction de nouveaux quais, le déblaiement de nouveaux espaces pour les tentes et l'aménagement d'un amphithéâtre en plein air permit d'accroître le nombre d'attraits du nouveau terrain de camping, qui porte aujourd'hui le nom de Cedar Spring et peut loger 125 tentes. En 1970, 20 terrains de camping secondaires, presque tous équipés d'abris-cuisines, de quais et d'autres installations, étaient aménagés dans les endroits stratégiques de l'île. Parmi ces terrains, celui de la plage Christian, sur le côté ouest de l'île, et celui de la pointe Beausoleil, à l'extrémité sud, ont été réservés au camping collectif. Les visiteurs désirant une aire d'utilisation diurne sont dirigés vers une vaste aire de pique-nique se trouvant près du terrain de camping Cedar Spring et vers d'autres terrains de pique-nique situés dans l'île.

Aménagement de camps de jeunesse

Après avoir été rattachée au parc national, l'île Beausoleil est devenue un endroit de prédilection pour les camps de jeunesse parrainés par des organismes comme les scouts, le YMCA et les Églises. Lors de l'acquisition de l'île en 1929, le YMCA de Midland en Ontario avait loué un des meilleurs emplacements, juste au nord de la pointe Tonch, sur le côté est, pour des camps d'été. Le bail expirait le 1er juin 1929, mais prévoyait un renouvellement. Les normes en vigueur autorisaient alors les mouvements de jeunesse possédant un permis à occuper les terres du parc, et le bail a été renouvelé. Le camp du YMCA de Midland, connu sous le nom de « Kitchi-Kiwana », comprenait un immeuble central, qui abritait à la fois les locaux de l'administration et un réfectoire, ainsi qu'un certain nombre de tentes où logeaient les campeurs. Grâce à l'aide apportée par des particuliers, les installations du camp ont pu être considérablement améliorées et agrandies. Les principales améliorations ont consisté dans le remplacement, en 1948, de l'immeuble principal par un grand bâtiment bien équipé et la disparition progressive des tentes au profit de cabines permanentes.

Un second camp, accueillant les personnes âgées du YMCA de Cincinnati, en Ohio, a été ouvert en 1932 à la plage Simmonds, près de l'emplacement de l'ancien village indien. Les campeurs ont logé dans des tentes et sous une grande marquise jusqu'en 1937, année où les organisateurs ont construit un immeuble central servant à la fois de salle de réunion, de salle à manger et de cuisine. En 1960, la popularité du camp avait diminué et on a accepté la cession de l'emplacement. On a démoli l'immeuble central et on a converti le terrain autrefois occupé en un emplacement destiné au camping collectif.

Plusieurs autres organismes ont reçu l'autorisation d'aménager des camps de jeunesse dans l'île Beausoleil. En 1938, le Club Lions de Toronto a obtenu un emplacement de camping sur le côté ouest de l'île, à la baie Turtle, et a érigé un immeuble principal la même année. Plus tard, le camp sera agrandi par la construction de cabines, de logements pour le personnel et d'édifices secondaires. En 1962, le YMCA du Toronto métropolitain reprendra l'administration du camp. En 1940, le YMCA de Kitchener-Waterloo entreprend l'aménagement d'un camp à la baie Frying Pan, à l'extrémité nord de l'île; en 1942, la Ligue navale du Canada a aménagé un camp bien équipé pour recevoir les scouts qui servent dans la marine. Après huit saisons de camping, les installations de ce dernier groupe ont été déménagées à un autre emplacement dans la région de la baie Georgienne et le permis d'occupation du terrain de camping a été accordé en 1952 à l'Association chrétienne pour jeunes gens (YMCA) et à l'Association chrétienne pour jeunes filles (YWCA) de London.

Le camp Manitomono, aménagé par la *Calvary Baptist Church* de Toronto, a été ouvert en 1904. Situé à l'extrémité nord-ouest de l'île, il occupait la majeure partie de la pointe Cogawa, à l'est de l'anse aux Pirates. Au cours des années 30, plusieurs groupes de scouts avaient obtenu des permis pour camper aux endroits propices, mais après un an ou deux, ils déménagèrent à l'extérieur du parc. Au début de leur aménagement, ces camps de jeunesse recevaient une aide considérable de la part de l'administration du parc. La plupart des quais aménagés en bordure des emplacements de camping ont été construits et entretenus pendant plusieurs années par le directeur du parc. Plus tard, on demandera aux

organisateurs des camps d'entretenir toutes les installations situées dans les propriétés qu'ils louent.

Il est peu probable qu'on accorde d'autres emplacements de camping à l'usage exclusif de certains groupes ou organismes. L'adoption de normes relatives aux parcs nationaux en 1964 a fortement influencé l'avenir du camping collectif dans les parcs nationaux. Les nouvelles normes interdisent aux organismes privés de louer des terrains et de construire des édifices permanents à l'intention de camps collectifs. Elles exigent au contraire que les aires de camping collectif soient conçues, aménagées et entretenues par l'administration des parcs nationaux et accordées à des groupes appropriés. Toujours dans le cadre des nouvelles normes, tous les organismes occupant des emplacements de camping privés dans l'île Beausoleil ont été avisés, en 1967, que les baux en vigueur pourraient être renouvelés pour une période de cinq ans à leur expiration. À l'expiration de ces baux en 1975, la permission d'occuper les lieux serait renouvelable d'une année à l'autre, conformément aux exigences relatives aux installations de camping collectif.

Les protestations adressées au ministère par les organismes exploitant des camps de jeunesse dans l'île Beausoleil, ainsi que la crainte que l'administration des parcs nationaux ne soit incapable de fournir, pour 1975, d'autres installations pour remplacer les camps de jeunesse existants, ont amené la réévaluation du programme qui prévoyait la disparition des camps privés.

En mai 1972, le ministère a avisé les organismes exploitant des camps de jeunesse qu'après l'expiration de leurs baux en 1975, il serait disposé à envisager une prolongation de dix ans. On croyait que cette prolongation donnerait aux organisateurs de camps la possibilité de planifier avec assez de certitude la suite de leurs activités.

Pendant ce temps, le YMCA de Kitchener-Waterloo abandonne volontairement le terrain qu'il occupait après qu'un incendie eut détruit, en août 1970, l'immeuble principal du camp. Un autre groupe, le *Calvary Baptist Church* de Toronto, décide d'installer son camp ailleurs et offre au ministère d'acheter ses bâtiments qu'il aurait été trop coûteux de déménager. Le ministère accepte l'offre et l'achat est effectué en janvier 1974. Plus tard, en avril de la même année, le ministère et les administrateurs de l'église concluent un accord prévoyant que les édifices du camp pouront être occupés en juillet et août pendant les cinq années suivantes.

L'île Flowerpot

C'est Harry Tucker, avocat à Owen Sound en Ontario, qui a proposé pour la première fois en juillet 1921, que l'île Flowerpot fasse partie d'un parc national. Tucker a attiré l'attention sur les caractéristiques remarquables de l'île, comprenant une série de grottes et de formations rocheuses, qui ont donné à l'île son nom. Ces formations rocheuses ont l'aspect de gigantesques piliers calcaires formés par l'érosion des falaises voisines sur la côte sud-est. Les bosquets et plantes qui poussent au sommet et dans les crevasses des colonnes accentuent leur ressemblance avec des pots de fleurs.

En 1923, on attire l'attention de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada sur le fait que l'île Flowerpot peut avoir une importance historique ou préhistorique. La Commission décide d'attendre que des études soient menées avant de se prononcer sur la question. En février 1924, le ministère des Affaires indiennes a fait savoir au commissaire des parcs nationaux qu'on envisageait la possiblité de vendre l'île Flowerpot. À l'époque, l'île Beausoleil était réservée à la création d'un parc et le ministère des Affaires indiennes estimait évidemment que les « pots de fleurs » de l'île méritaient également d'être conservés dans un parc. L'île n'a pas été vendue à l'époque, mais les démarches définitives en vue de son acquisition n'ont été entreprises qu'en 1929, quand le commissaire des parcs a appris que les formations rocheuses risquaient de s'écrouler si on ne prenait aucune mesure contre l'érosion causée par les vagues. L'acquisition de l'île Flowerpot a suivi son inspection, en août 1930, par le sous-commissaire des parcs. L'arrêté en conseil du 6 décembre 1930 autorise l'achat au prix de 165 $ pour en faire un prolongement du parc des Îles-de-la-Baie-Georgienne.[15] La cession du droit de propriété dans l'île, qui couvre une superficie de 202 ha, ne comprend pas les 10 ha de terrain sur lequel se trouve un phare appartenant au ministère des Transports. On entreprend immédiatement des travaux pour empêcher la désagrégation des formations rocheuses. On engage, au début de 1931, un ingénieur chargé de diriger les travaux de réfection qui empêcheront l'érosion des piliers tout en conservant leurs contours et leur apparence.

On remplit les cavités de ciment, on scelle les fissures et on consolide la base des formations de façon que l'eau ne pénètre pas dans la roche par les fentes. On exécute, en 1933, un autre travail de conservation en comblant avec du ciment une grande crevasse dans la petite formation et en recouvrant une partie du sommet d'une couche de béton. La base du plus grand pilier est renforcée avec du béton et recouverte de roches. Une fissure s'étant produite au sommet de la grande formation, d'autres réparations consistant à remplir la fissure et à couvrir le sommet de béton sont effectuées en 1956.

Un patrouilleur non résidant est nommé en 1931 pour patrouiller dans l'île et entretenir les installations destinées aux visiteurs, lesquelles comprennent un petit emplacement de camping équipé de foyers pour usage en plein air. On accède normalement à l'île du côté sud-est, où un petit port, situé sur un récif, permet un bon ancrage. En 1935, on approfondit le chenal menant à ce petit port afin d'en faciliter l'accès en période de basses eaux, et on construit un quai d'accostage. En 1936, on érige un petit pavillon ou abri près du quai, on ouvre des sentiers dans l'île et on améliore le chenal d'accès.

Exploration des grottes

On connaissait depuis des années l'existence de grottes situées dans la partie supérieure des falaises du nord et du sud-est de l'île Flowerpot. Des sentiers menant à certaines de ces grottes ont été ouverts peu de temps après la création du parc. Afin de veiller à la sécurité des visiteurs, on explore les grottes dès juillet 1938. J.F. Caley, de la Commission géologique du Canada, entreprend cette exploration et découvre que sept grottes sont assez spacieuses pour qu'on puisse y pénétrer et qu'elles sont situées à une hauteur variant entre 10 et 30 m au-dessus du niveau du lac.[16] La plus grande des grottes se prolonge à l'intérieur sur une distance de 61 m depuis l'entrée et on peut y accéder par deux ouvertures, que sépare un pilier rocheux. Il est établi que les grottes ont été formées par la circulation d'eaux souterraines et qu'elles sont très an-

ciennes. Comme on n'avait trouvé la trace d'éboulis récents que dans une seule des grottes, on décide que les grottes sont relativement sûres pour le public. Plus tard, on lui interdira l'accès à deux grottes où des éboulis se sont produits.

Bien avant la création du parc, l'île Beausoleil se trouvait sur la route des bateaux à vapeur servant au transport des passagers, qui empruntaient le chenal intérieur de la baie Georgienne à partir de Midland et Penetang jusqu'à Parry Sound. L'amélioration des premières routes carrossables et l'augmentation des déplacements en automobiles a par ailleurs amené une diminution du nombre des passagers et, vers 1950, les arrêts réguliers au quai principal de l'île Beausoleil ont été supprimés. Un des derniers bateaux à vapeur, le « Midland City », a continué jusqu'en 1958 de faire escale à l'île Beausoleil au cours de croisières. Les embarcations plus petites qui effectuent maintenant les croisières font de nouveau escale au quai du parc. Le point le plus rapproché sur la terre ferme, qui possède un bureau de poste et des magasins, est Honey Harbour, et la façon la plus directe pour les petites embarcations en provenance de cet endroit d'accéder au siège administratif du parc est d'emprunter les chenaux Little Dog et Big Dog qui séparent l'île Beausoleil, la Petite île Beausoleil et l'île Roberts. Les périodes de basses eaux, qui se produisent régulièrement dans les Grands lacs, rendent difficile le passage de ces chenaux. Les critiques formulées par des associations touristiques locales et la Direction des parcs nationaux ont incité le ministère fédéral des Travaux publics à procéder périodiquement au dragage et à l'enlèvement des pierres des chenaux. Ces améliorations remontent à 1913, année où le chenal Little Dog a été dragué pour la première fois. Les derniers travaux d'amélioration du chenal ont été entrepris en 1965.

En 1957, l'accroissement de l'utilisation par les visiteurs du parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne et de l'île Beausoleil en particulier, a mis en évidence le besoin d'agrandir le parc. Comme toutes les grandes îles des environs appartenaient depuis longtemps à des particuliers, le marché des valeurs immobilières demeurait le seul moyen d'acquérir de nouvelles terres. En 1957, le propriétaire de l'île Quarry offre de la mettre en vente. Cette île, située à quelques kilomètres au sud-est de l'île Beausoleil et qui comprend une superficie d'environ 59 ha, possédait des caractéristiques qui lui auraient permis de faire partie d'un parc. Cependant on a estimé que le prix fixé par le propriétaire était trop élevé et on a décliné l'offre. Entre 1958 et 1970, le gouvernement a fait l'acquisition d'un certain nombre de petites îles dans le voisinage immédiat de l'île Beausoleil, dont certaines sont à peine plus grosses qu'un rocher. Elles ont pourtant une grande valeur esthétique qui réside dans leur conservation à l'état sauvage.

Une étude des grandes îles dans la région du parc, entreprise en 1966, a révélé que l'île Giant's Tomb possédait les caractéristiques nécessaires à l'établissement d'un parc. Un examen de l'île, qui est située à quelques kilomètres à l'ouest de l'île Beausoleil et couvre une superficie d'environ 566,5 ha, a confirmé la possibilité d'y aménager des aires de loisirs notamment pour la natation, le canotage, la promenade et le camping. On a engagé des négociations avec les propriétaires de la plus grande partie inexploitée de l'île, qui comprend environ 506 ha et on a obtenu un prix ferme pour un titre libre de toute hypothèque. Toutefois, en raison de considérations d'ordre budgétaire, la décision officielle d'acheter l'île est encore à l'étude.

Depuis sa création, il y a plus de 40 ans, le parc des Îles-de-la-Baie-Georgienne a procuré à de nombreux Canadiens détente et loisirs. Il a aussi contribué à conserver comme bien public quelques-unes des plus belles parties d'un archipel pittoresque qui figure parmi les plus grands de l'Amérique du Nord. Toutefois, l'aménagement du parc en aires de loisirs a presque atteint le point où un nouvel empiétement sur les aires d'aspect primitif risque de compromettre sa beauté naturelle et son écologie. Il semble donc que le seul moyen de l'agrandir encore soit d'acquérir d'autres terres, qu'il s'agisse d'îles ou de terrains situés sur la terre ferme. Il est à souhaiter qu'on trouvera les moyens d'atteindre ce but hautement désirable.

Références

1. Butterfield, C.W., *History of Brûlé's Discoveries and Explorations*, Helman-Taylor Company, Cleveland, 1898.
2. Cranston, J.H., *Huronia, Cradle of Ontario's History*, Huronia Historic Sites and Tourist Association, Midland, 1960.
3. Landon, Fred, *Lake Huron*, Bobbs-Merrill Co., N.Y., 1944.
4. Fox, W.S., *St. Ignace, Canada's Altar of Martyrdom*, McClelland, Stewart, Toronto, 1949.
5. Shaw, J.G., *Saints Lived Here, Martyrs' Shrine*, Midland Ontario, 1960.
6. Lettre au commissaire des parcs nationaux, 25 juillet 1921, Dossier G.B. 2 de la Direction des parcs nationaux.
7. Rapport du comité spécial formé le 8 septembre 1856 pour enquêter sur les affaires indiennes au Canada, Imprimeur de la reine, Toronto, 1858.
8. Lettre adressée par le directeur des Affaires indiennes, Toronto, au chef John Aisance, 10 février 1841, Bibliothèque des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa.
9. Rapport de la Commission de 1856, p. 83.
10. Ibid.
11. Toronto Star, 26 juillet 1921.
12. Lettre du 20 septembre 1920, Dossier G.B. 2 de la Direction des parcs nationaux.
13. Arrêté en conseil C.P. 2355, 3 décembre 1929.
14. White, James, *Place Names in Georgian Bay*, Ontario Historical Society, Toronto, 1913.
15. Arrêté en conseil C.P. 2834, 6 décembre 1930.
16. Note de service, 27 août 1938, Dossier G.B.F. 324 de la Direction des parcs nationaux.

Le parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton

En 1936, la création du parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton mettait une région pittoresque exceptionnelle à la disposition des Canadiens, et ce pour toujours. Même si elle est séparée de la terre ferme par le profond et étroit détroit de Canso, une chaussée permet d'y accéder facilement depuis le continent. Le littoral, accidenté et pittoresque, présente nombre de baies et de criques qui constituent des abris pour les petites embarcations. Des collines et des montagnes accidentées sortent brusque-

ment de la mer, puis s'étendent, surtout au nord et à l'ouest, pour former un large plateau. De l'océan, on peut voir un paysage de flancs de collines, de falaises, de baies et de vallées; de la terre, on a une perspective tout aussi magnifique d'anses sablonneuses, de caps rocheux, de rochers dentelés usés par les marées, avec en arrière-plan le bleu de l'océan Atlantique ou du golfe Saint-Laurent.

Le parc national s'étend au nord de l'île du Cap-Breton, de l'Atlantique jusqu'au golfe et couvre une superficie de 950,5 km^2. Le long de la côte ouest, des collines escarpées jaillissent du golfe et atteignent une altitude de 427 m. Les versants sont couverts de forêts dans les hauteurs, et sur leurs flancs accidentés s'accroche la route de Cabot, une route moderne qui ceinture une grande partie du parc. Le littoral est lui aussi rocheux; il renferme de nombreuses anses situées aux entrées des vallées, lesquelles s'enfoncent vers le plateau des hautes terres qui forme l'intérieur du parc. L'ondulation paisible des collines et des vallées rappelle les hautes terres d'Écosse. Près du parc, mais à l'extérieur de ses limites, il y a de nombreux petits villages habités surtout par des pêcheurs qui descendent d'habitants de la Haute Écosse, d'Irlande et d'Acadie. De père en fils, ces gens ont vécu de la pêche à laquelle s'ajoutaient quelques activités agricoles pratiquées dans les environs. Ces petites agglomérations, dont certaines offrent des possibilités d'hébergement aux visiteurs, dotent le parc d'un attrait exceptionnel.

Démarches en vue de la création d'un parc national

La création du parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton venait couronner les efforts d'éminents citoyens de la Nouvelle-Écosse qui, pendant 20 ans, avaient plaidé en faveur de la mise à part d'une région de la province qui se prêterait à la création d'un parc. Les premières recommandations, formulées en 1914, proposaient une zone située dans les environs du lac Bras d'Or. Puis, on a proposé de faire un parc national du fort Beauséjour situé près d'Amherst, objectif qui est devenu réalité en 1926;[1] les dimensions et les caractéristiques de ce lieu historique ne répondaient cependant pas aux critères d'une réserve nationale typique. La première proposition relative à la création d'un parc national dans l'île du Cap-Breton a été faite en 1928[2] et, en 1930, elle a été suivie d'une forte recommandation en faveur de la création d'un parc national au cap Blomidon, endroit exceptionnel dominant le bassin Minas à l'entrée de la baie de Fundy. Toutefois, en 1932, la situation économique obligeait le gouvernement fédéral à suspendre temporairement ses activités relatives à la création de nouveaux parcs dans toutes les provinces.

En janvier 1934, la *Yarmouth Fish and Game Protective Association* (Société protectrice de la faune et des poissons de Yarmouth) lance un nouveau mouvement pour la création d'un parc national en Nouvelle-Écosse. Ce groupe, que dirige Seymour Baker, reçoit l'appui d'autres organismes s'intéressant à la conservation. Baker obtient du ministre de l'Intérieur qu'il parraine une série de causeries sur les avantages des parcs nationaux; un agent de la Direction des parcs nationaux, J.C. Campbell, présente ses causeries dans plusieurs grandes villes de la Nouvelle-Écosse. En avril 1934, la cause du parc reçoit un appui supplémentaire; en effet, F.W. Baldwin, député de Victoria, se fait le défenseur, au parlement provincial, du prolongement du réseau des parcs nationaux du Canada jusqu'en Nouvelle-Écosse.[3] Le mois suivant, le premier ministre Angus Macdonald demande à l'honorable T.G. Murphy, ministre de l'Intérieur à Ottawa, de relever les régions de sa province qui pourraient satisfaire aux exigences requises pour la création d'un parc national. À la suite d'un échange de lettres dans lesquelles Murphy expliquait les formalités préalables à la création d'un parc, le premier ministre Macdonald présente, le 17 août 1934, une demande officielle de visite pour trois emplacements de la Nouvelle-Écosse : l'un est au cap Blomidon, l'autre, dans le comté de Yarmouth et le troisième au nord de l'île du Cap-Breton.[4] R.W. Cautley, du service d'arpentage des terres fédérales d'Ottawa, vient faire cette visite, en compagnie de H.F. Laurence, ingénieur chargé de l'inspection au ministère de la Voirie de la Nouvelle-Écosse. L'équipe étudie soigneusement les possibilités qu'offrent les trois régions, et Cautley rédige un rapport qui recommande fortement le choix d'un emplacement dans le nord de l'île du Cap-Breton.[5]

En février 1935, le premier ministre Macdonald assure le gouvernement fédéral que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse est prêt à lui concéder, pour la création d'un parc, un titre incontestable sur les terres, lequel titre donnerait satisfaction aux deux parties.[6] Au mois de mai de la même année, le gouvernement provincial adopte une loi autorisant l'acquisition de terres dont la superficie ne dépasse pas 1036 km^2.[7] En mai 1936, il y a accord entre le premier ministre Macdonald et l'honorable T.A. Crerar, alors ministre de l'Intérieur; le choix de l'emplacement dans l'île du Cap-Breton satisfaisait les deux parties. Le premier ministre acceptait également de préparer un contrat qui fixerait en détail les responsabilités des deux gouvernements intéressés quant à l'aménagement et à l'exploitation du futur parc. Ce contrat a été rédigé et signé plus tard.

Création du parc

La Nouvelle-Écosse a cédé au Canada les titres des terres au sujet desquelles il y avait eu entente le 15 juin 1936 et le parc a été créé par proclamation en vertu de la Loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard (Nova Scotia and Prince Edward Island National Parks Act).[8] Le 23 juin 1936, cette loi a été sanctionnée à Ottawa. Le nouveau parc recevait le nom de « parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton », avec l'assentiment du premier ministre de la province, Angus Macdonald. Non seulement le parc des Hautes-Terres-du-Cap-Breton était-il le premier parc national dont le gouvernement canadien n'avait pas possédé ou contrôlé le terrain auparavant, mais il était aussi le premier parc créé à l'est du Manitoba comptant une superficie de plus de quelques kilomètres carrés.

Aux termes de la loi du gouvernement fédéral, les terres choisies pour le parc se composaient de deux parties. La plus grande qui comptait 1186 km^2 avait une superficie supérieure à celle prescrite par la loi provinciale. Elle comprenait la partie septentrionale du comté d'Inverness allant vers le nord depuis une ligne irrégulière au sud de la rivière Chéticamp jusqu'au cap Saint-Laurent. Elle englobait également une partie importante du comté de Victoria située entre, au nord, la route de Cabot et au sud, une ligne allant vers l'ouest depuis Ingonish Nord. La deuxième partie formait un corridor large de 122 m qui

comprenait 16 km de la route de Cabot entre l'endroit où celle-ci rejoint la route vers White Point et le croisement ouest de la rivière North Aspy. Sa superficie était de 199 ha.

Modification des limites

La partie occidentale du parc située dans le voisinage de Pleasant Bay renfermait un lotissement important où se trouvaient de petites tenures libres. En planifiant l'aménagement futur du parc, les administrateurs se sont demandé s'il serait sage de garder dans le parc une zone qui pourrait prendre les proportions d'un lotissement urbain pour lequel des dépenses excessives devraient être faites. Puis, la province apprenait avec consternation qu'elle allait devoir régler des demandes d'indemnités considérées comme exorbitantes pour des terrains privés compris dans le tracé de la route. À la suite de visites de la zone située à l'ouest de la baie Ingonish par James Smart, alors directeur du parc, et F.H.H. Williamson, contrôleur des parcs nationaux, il y eut une proposition à l'effet que la péninsule Middlehead ainsi que le bassin hydrographique du ruisseau Clyburn soient acquis afin d'être annexés au parc. Plus tard, à la suite d'entretiens et d'échanges de correspondance, les deux gouvernements se sont entendus sur le fait qu'une révision des limites du parc était souhaitable. Cette mesure a entraîné le retrait du parc de près de 192 km^2 de terres situées dans le comté d'Inverness au nord de la route de Cabot ainsi que de six autres parcelles, y compris le corridor englobant 16 km de la route de Cabot. Ces retraits allaient être compensés par l'addition au parc d'une région de 88 km^2 située à l'ouest de la baie Ingonish, et comprenant Middlehead, ainsi que des terres situées près de Neil Harbour et le long de la limite sud du parc. John Russell, arpenteur des terres fédérales, a arpenté divers terrains à retirer du parc ou ajouter; la législation donnant effet aux retraits a été autorisée par la loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux de 1937.[9] La province de la Nouvelle-Écosse a alors exproprié les terres obtenues au cours de l'échange et elle les a cédées au Canada. Celles-ci se sont ajoutées au parc par proclamation conformément aux dispositions de la loi de 1936. Une fois la révision des limites terminée, la superficie du parc était de 1010 km^2.

Quelques années plus tard, d'autres modifications ont été apportées aux limites du parc. En 1956, une zone située dans la partie sud-ouest du parc, au sud de la rivière Chéticamp, a été retirée du parc à la demande de la province, afin de faciliter l'exploitation minière.[10] De nouveau, en 1958, il y eut retrait de terres situées dans les environs du lac Chéticamp afin de faciliter l'exploitation hydro-électrique que parrainait le gouvernement de la Nouvelle-Écosse.[11] À la suite de ces modifications, la superficie du parc est passée à 950,5 km^2.

Rétrospective historique

L'histoire des débuts de l'île du Cap-Breton est mal connue et peu concluante. On a longtemps fait allusion aux voyages de Norois le long des côtes de l'île. Certains historiens croient que Jean Cabot, qui a découvert le continent nord-américain en juin 1497, a abordé au large de la côte nord-est du Cap-Breton. L'impressionnante route qui entoure la partie nord-est de l'île, la route de Cabot, perpétue sa mémoire. Verrazano, en 1524, et Jacques Cartier, retournant en 1535-1536 de son voyage en Amérique, ont entrevu les côtes de l'île. La pêche dans les eaux avoisinantes a attiré les Anglais, les Français, les Espagnols et les Portugais qui ont établi des colonies à English Harbour, aujourd'hui Louisbourg, à Sainte-Anne, à Saint-Pierre, à Baie d'Espagnol, aujourd'hui Sydney, et à Niganis ou Inganiche, appelé aujourd'hui Ingonish. Une première tentative d'établissement faite en 1629 par Lord Ochiltree, d'Écosse, sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à Baleine, s'est terminée la même année avec la venue d'une escadrille navale française dirigée par le capitaine Daniel.[12] Il y a eu en 1729, une colonie française à Inganiche.[13] C'est là qu'on a découvert en 1938 l'emplacement d'un ancien cimetière pendant la construction du terrain de golf du parc national.

Après le traité d'Utrecht, en 1713, lorsque l'Angleterre a cédé l'île du Cap-Breton à la France, on a construit la forteresse de Louisbourg. Cette place forte a vu se dérouler une longue lutte pour l'obtention de la suprématie en Amérique du Nord. Finalement, sa prise par l'Angleterre en 1758 a été suivie par la prise de Québec en 1759 et par la fin du régime français au Canada. La colonisation de parties de l'île par des Acadiens de la Nouvelle-Écosse, notamment à Chéticamp, vers 1775, a été suivie d'une importante immigration écossaise de 1791 à 1828. Les descendants de ces premiers pionniers forment encore une grande partie de la population actuelle de l'île.

Aménagement

En juillet 1936, on s'est attaqué à la tâche que constituait la transformation de cette région primitive et peu peuplée en un endroit où les visiteurs auraient envie de venir. En juin, James Smart, qui avait été en grande partie chargé de l'aménagement du parc national du Mont-Riding au Manitoba, était nommé directeur intérimaire. Il a installé des bureaux temporaires à Ingonish Nord et recruté quelques personnes pour le travail d'administration. Un service de gardes du parc chargés de la protection des forêts et de la faune était mis sur pied, et un système de communication par radio-téléphone était installé dans les bureaux de l'administration centrale du parc et dans les postes des gardes. La majeure partie des premiers crédits disponibles a été affectée à l'amélioration de la route de Cabot, à la construction d'immeubles administratifs et d'entretien et à l'aménagement d'installations destinées à faciliter l'utilisation du nouveau parc pour les visiteurs.

En 1938, lorsque les premières limites du parc avaient été modifiées pour y ajouter la région d'Ingonish, il avait été prévu d'établir de façon permanente l'administration centrale du parc près de la plage Ingonish. Les terres annexées au parc comprenaient non seulement la péninsule de Middlehead qui s'avançait dans la baie d'Ingonish sur près de deux kilomètres, mais aussi une région située à l'ouest qui était une petite section de ce qui avait fait partie, environ 200 ans auparavant, de la colonie française d'Inganiche. Middlehead, avant d'être achetée par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour en faire un parc national, avait appartenu à Mme H.C. Corson, femme d'un industriel prospère d'Akron (Ohio). Les Corson l'avaient occupé depuis la fin du XIX^e siècle et ils avaient aménagé ce domaine d'été pour pouvoir y élever du bétail. En plus d'une résidence de 17 pièces, la propriété comprenait des emplacements pour une ferme, deux granges, une remise à voitures, un abri à bateaux de

six pièces et plusieurs constructions de moindre importance. Leur terrain en bordure de l'océan comprenait l'une des plus belles plages des environs ainsi que la plus grande partie du lac Freshwater.

L'emplacement choisi pour construire l'immeuble de l'administration du parc et la demeure du directeur dominait le lac d'eau douce qui était séparé de l'Atlantique par un large cordon ou « barachois » de galets édifié par la mer. Ces immeubles ont été terminés en 1939. À quelques mètres au sud de la route de Cabot on a construit un centre d'information et d'inscription, et avec sa façade de pierre et son toit de chaume, il donnait un air écossais à l'entrée est du parc. Les installations destinées aux visiteurs n'ont pas été oubliées. On a construit des cabines de bain sur un emplacement qui domine la plage Ingonish et s'étend vers le sud sur plusieurs centaines de mètres depuis Middlehead. L'aménagement d'une plage de sable au lac Freshwater a donné aux visiteurs la chance exceptionnelle de pouvoir se baigner dans l'eau salée et dans l'eau douce, à moins de 183 m de distance. Près de la plage, on a transformé une grande zone découverte en terrain d'athlétisme complet, avec piste ovale, et tout près, on a construit des courts de tennis. Une aire de stationnement et un terrain de pique-nique sont venus compléter le premier programme d'aménagement des environs.

La route de Cabot

La route de Cabot, nommée d'après Jean et Sébastien Cabot, a été construite à l'origine par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Elle commençait et se terminait à Baddeck, sur le lac Bras d'Or, et faisait le tour de la partie nord de l'île du Cap-Breton, permettant de se rendre dans les agglomérations de Pleasant Bay, de Neil Harbour et d'Ingonish. Des inspections de la route effectuées par les agents du parc en 1934 ont révélé que celle-ci, achevée en 1932, ne répondait pas aux normes établies pour les routes des parcs nationaux. Des pentes excessives, qui atteignaient 17 pour 100 à la traversée de la montagne French, constituaient de sérieux obstacles pour les automobilistes craintifs. En 1936, un programme de réfection a été entrepris et poursuivi pendant les quatre années qui suivirent. Les travaux ont entraîné des corrections importantes de la route au cap Rouge et aux montagnes French et MacKenzie, à l'ouest du parc. Une des réalisations majeures a été le remplacement de la montée tortueuse de la montagne French par une nouvelle route en haut de la vallée du ruisseau Jumping. La pente du mont MacKenzie vers Pleasant Bay a été, elle aussi, changée et on a installé un poste d'observation près du sommet. Les modifications apportées à un tronçon de trois kilomètres situé au nord de la limite du parc à Ingonish Beach ont amélioré l'entrée du parc. La révision des limites du parc en 1938 a laissé à l'extérieur du parc des parties de la route situées à Pleasant Bay et près de l'agglomération de Cap Nord; le ministère de la Voirie de la province s'est chargé de leur entretien et de leur amélioration.

Malheureusement, la seconde guerre mondiale a éclaté peu après le début de l'aménagement du nouveau parc et, après 1941, les sommes affectées aux nouveaux travaux ont été très limitées pendant plusieurs années. Des fonds ont toutefois été alloués pour achever certains travaux importants. L'amélioration de la route de Cabot a été immédiatement suivie par l'achèvement du terrain de golf du parc, conçu et réalisé sous contrat par Stanley Thompson, l'un des meilleurs architectes paysagistes du Canada. Bien que Thompson ait commencé et terminé le tracé à Middlehead, un certain nombre de trous ont été placés à l'ouest de la route, en haut de la pittoresque vallée du ruisseau Clyburn. D'origine celte, Thompson a mis l'accent sur le caractère montagneux du parc en donnant des noms écossais à la plupart des 18 trous.

On a déménagé et rénové une grange de l'ancienne propriété Corson afin d'en faire un pavillon temporaire pour le terrain de golf. Abritant un vestiaire, un petit salon et une boutique spécialisée, ce pavillon a été utilisé pendant plus de 30 ans. Bien que le terrain ait été achevé et ouvert aux golfeurs en 1940, son inauguration officielle n'a eu lieu que le 1er juillet 1941. C'est en effet à cette date que l'honorable T.A. Crerar, ministre des Mines et Ressources, et l'honorable A.S. MacMillan, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, ont « officiellement inauguré » le parc. Les cérémonies, qui se sont déroulées à Ingonish Beach, étaient constituées de jeux et de danses des hautes terres d'Écosse, d'un concours de cornemuse et du lancement par Crerar d'une balle de golf du premier tee du terrain.

Développement d'après-guerre

En 1947, on reprend l'aménagement du parc. Le personnel administratif et les gardes du parc avaient dû fournir leur propres logements ou avaient occupé des édifices acquis par le ministère au moment de la création du parc. On érige en 1947, 1949 et 1954 des résidences pour le personnel près du bureau principal du parc, à Ingonish. On achève la construction de nouveaux postes de garde à Ingonish Nord et Big Intervale en 1953, et à l'entrée de Chéticamp en 1959. L'érection d'un entrepôt, en 1942, sert de point de départ à l'aménagement d'une aire d'ateliers à Ingonish Beach, à laquelle viendront s'ajouter en 1947 un garage, en 1952 un commerce, en 1956 un nouvel entrepôt, un 1963 une remise pour le matériel des gardes, et en 1966, des magasins. En 1941, on aménage une aire d'ateliers près de l'entrée de Chéticamp, en utilisant des bâtiments laissés en place par un entrepreneur de voirie. On remplacera ces constructions par un nouvel entrepôt en 1953, un garage pour les véhicules en 1957, et des remises pour le matériel en 1961. À la suite de nombreuses demandes de renseignements des visiteurs à l'entrée ouest du parc, à Chéticamp, on construit, en 1954, un bureau d'accueil et de renseignements près de la route de Cabot.

L'administration du parc fournit également de l'aide aux services auxiliaires essentiels à l'intérêt du public. En 1949, on construit à Ingonish Beach un immeuble destiné aux détachements de la Gendarmerie royale du Canada. En 1953, le parc cède un emplacement, à l'intérieur de ses limites, près de Neil Harbour, pour la construction d'un hôpital communautaire. L'installation d'une petite centrale permet d'alimenter le bureau principal du parc en électricité. L'année suivante, la Commission d'énergie de la Nouvelle-Écosse installe une centrale diésel près du complexe du parc à Ingonish. En 1950, la commission est autorisée à étendre ses lignes électriques à travers le parc pour desservir les collectivités situées près de Dingwall et, plus tard, de Pleasant Bay. En 1959, les lignes de Belle Marche sont prolongées jusqu'au terrain de camping de Chéticamp. En 1960, la Commission d'énergie de la Nouvelle-Écosse raccorde ses lignes situées dans la partie

orientale du parc au réseau électrique provincial, ce qui lui permet de fermer la centrale d'Ingonish Beach. Cette dernière sera cependant conservée pendant quelques années comme centrale de réserve.

Pendant plusieurs années, le bureau principal du parc, le terrain de camping d'Ingonish Beach et le Keltic Lodge étaient alimentés en eau grâce à des puits, dont le plus grand était situé à côté du terrain de golf. Une demande croissante, notamment de la part du Keltic Lodge, conduit à l'aménagement d'une nouvelle source d'approvisionnement aux lacs Cann et MacDougall, situés à environ trois kilomètres au nord-ouest du bureau principal du parc. Un système d'alimentation en eau par gravité, que complètent deux grands réservoirs en merrain, entre en service en 1948. Comme la réserve des lacs diminue considérablement lorsque les précipitations sont faibles on entreprend, en 1964, une étude pour trouver une meilleure source d'approvisionnement. On choisit le ruisseau Clyburn où, dès 1969, sera installé un nouveau système dont le coût s'élève à 400 000 $. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, conformément à une entente visant à répondre aux besoins du Keltic Lodge, assume une partie des frais de cette installation.

Amélioration des routes

Après la guerre, l'amélioration des routes commence, en 1946, par la construction d'une nouvelle voie d'accès de la route de Cabot au Keltic Lodge, dans la péninsule de Middlehead. La même année, la construction d'une route de gravier permet l'accès au lac Warren, situé à l'ouest d'Ingonish Nord, qui jouit de la faveur des pêcheurs et des pique-niqueurs. On entreprend, en 1948, un vaste projet comprenant la reconstruction de 18 km de la route de Cabot, entre Ingonish Nord et Neil Harbour. La nouvelle route, qui est achevée en 1949, est construite aussi près que possible de l'océan, ce qui lui permet d'offrir aux automobilistes de nouvelles perspectives sur l'Atlantique et sa côte pittoresque. Elle permettra aussi quelques années plus tard, d'aménager d'agréables terrains de pique-nique et de camping à l'anse Black Brook et à l'anse Broad. Le programme de réfection de la route, qui est achevé en 1951, a contribué à améliorer considérablement la route de Cabot entre Neil Harbour et le ruisseau Effies, entre Big Intervale et Pleasant Bay en franchissant le mont North et sur un tronçon situé dans la vallée du ruisseau Jumping. En 1954 et 1955, on asphalte le tronçon menant d'Ingonish au ruisseau Effies.

La route de Cabot est de nouveau améliorée en 1956 dans le cadre du National Park Trunk Highway Program (programme relatif aux grandes routes des parcs nationaux). Cette phase de la reconstruction comporte une importante déviation dans la partie ouest du parc, partant d'un endroit situé près de la source du ruisseau Jumping et se prolongeant jusqu'à la rivière Fishing Cove, ce qui permet d'éviter un parcours sinueux sur le plateau du mont French. En 1961, la route qui part de la limite ouest du parc, située à la rivière Chéticamp, et conduit à Big Intervale en passant par Pleasant Bay, est reconstruite et asphaltée. Le programme s'achève en 1962 par l'élargissement et le nouvel asphaltage de certaines parties de la route entre le ruisseau Effies et Neil Harbour.

Hébergement des visiteurs

Lorsque le parc a été créé, les installations d'hébergement se limitaient à quelques petits hôtels et pensions situés dans les localités voisines. Les démarches entreprises par la Direction des parcs nationaux et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse en vue d'inciter l'entreprise privée à construire un hôtel dans la région d'Ingonish n'ont pas abouti. À la suite d'entretiens et d'un échange de lettres, le gouvernement provincial a accepté d'aménager des installations d'hébergement dans la péninsule de Middlehead, à condition que le gouvernement fédéral accorde un bail pour l'emplacement et qu'un approvisionnement suffisant en eau douce soit assuré. L'offre est acceptée et on commence, en 1940, l'aménagement de l'hôtel appelé aujourd'hui Keltic Lodge. L'ancienne résidence Corson est transformée de façon à pouvoir abriter les bureaux de l'administration, un salon, une salle à manger et une cuisine. Les visiteurs sont logés dans de petits chalets pratiques de quatre et huit pièces, pourvus d'un chauffage central. Les premières unités sont mises à la disposition du public en juillet 1940, et d'autres chalets sont construits en 1941 et au cours des années qui suivent.

L'augmentation de la clientèle de l'hôtel incite la province à démolir l'ancien édifice central pour le remplacer, en 1952, par un immeuble moderne de trois étages comprenant une vaste salle à manger, un salon, une boutique de cadeaux et 32 chambres à coucher. En 1948, la direction de l'hôtel ajoute à ses installations un grand centre récréatif destiné à ses clients et, en 1963, une piscine extérieure et un vestiaire pour les baigneurs situés du côté nord de l'hôtel. En 1968, la construction d'un grand motel, conçu pour rester ouvert pendant l'hiver, permet d'accueillir encore plus de visiteurs. En 1970, on inaugure un nouvel immeuble comprenant un café et une boutique de cadeaux; dans l'hôtel, l'emplacement de l'ancien café est transformé pour faire place à un bar-salon.

Le parc des Hautes-Terres-du-Cap-Breton a fait partie du programme du Service des parcs nationaux, visant à doter trois des parcs de la région de l'Atlantique de chalets à prix modique. En 1950, on accorde un contrat pour la construction des dix premières unités d'un ensemble de chalets. L'année suivante, on y ajoute 15 autres unités ainsi qu'un immeuble central pour l'administration, comprenant un casse-croûte et un petit magasin. Enfin, en 1952, on termine l'installation du camp en y construisant un petit bâtiment qui contient des armoires réfrigérées destinées aux visiteurs. Le camp est entièrement loué à des concessionnaires par voie d'adjudication publique. Par la suite, les bâtiments seront vendus au concessionnaire qui avait obtenu un bail pour l'emplacement surplombant le lac Freshwater à Ingonish Beach. Peu à peu l'entreprise privée construit de nouvelles installations à Ingonish Beach, Ingonish Centre, Ingonish Nord et Chéticamp. Il s'agit dans la plupart des cas de motels ou de cabines auxquels s'ajoutent parfois un restaurant et une boutique de souvenirs.

Aménagement des terrains de camping

À l'instar des autres parcs des provinces de l'Atlantique, celui des Hautes-Terres-du-Cap-Breton a profité de l'essor phénoménal du camping. Les quatre principaux terrains de camping du parc doivent surtout leur popularité à leur emplacement au bord de l'océan. Le premier

terrain de camping est aménagé à Ingonish Beach en 1939, sur un camp qui avait servi dans le cadre du programme national de sylviculture. Les premiers bâtiments qui y avaient été construits étaient un abri-cuisine et des installations sanitaires de base. Pendant la seconde guerre mondiale, le terrain de camping a été peu fréquenté, mais l'accroissement du nombre de visiteurs au cours de l'après-guerre a nécessité son agrandissement. En 1948, on y installe une canalisation d'eau qui est raccordée au conduit principal du bureau central du parc. Le terrain de camping est agrandi en 1951 et la nouvelle aire est ouverte au public en 1952. En 1953, 1957 et 1958, on érige de nouveaux abris-cuisines, et en 1952, 1958 et 1960, on construit des installations comprenant à la fois des toilettes et une buanderie. L'agrandissement de l'emplacement nécessite le prolongement de la canalisation d'eau en 1957. On améliore, en 1961, l'évacuation des eaux vannées en construisant un bassin pour les eaux usées.

Du côté ouest du parc, un petit terrain de camping avait été aménagé près de l'embouchure de la rivière Chéticamp en 1941. On y érige, en 1951, un nouvel abri-cuisine et deux installations sanitaires. Dès 1955, il devient nécessaire d'ouvrir un nouveau terrain de camping, et on arpente une aire propice la même année. L'aménagement de l'emplacement est entrepris en 1956 et, l'année suivante, trois abris-cuisines et deux bâtiments comprenant à la fois des toilettes et une buanderie sont construits. Le ruisseau Robert, situé à proximité, constitue une source amplement suffisante d'approvisionnement en eau. De 1959 à 1966, on construit sur le terrain de camping plusieurs nouveaux édifices utilitaires, quatre grands abris-cuisines, ainsi qu'un nouveau poste de contrôle, et on y installe l'eau, l'électricité et un système d'égout. Pendant cette période, on aménage également une aire pour les remorques, à laquelle 38 espaces viendront s'ajouter en 1966. L'utilisation croissante de la route de Cabot incite l'administration du parc à agrandir le terrain de camping de Chéticamp. En 1968, des travaux d'agrandissement sont entrepris à l'ouest de la route, le long de la rivière Chéticamp. Le nouvel emplacement est conçu de façon à pouvoir installer 116 tentes de plus. Dès septembre 1970, tous les bâtiments utilitaires sont achevés, une nouvelle route en provenance de la route de Cabot est construite et asphaltée et un passage surélevé est installé pour les piétons. La nouvelle partie du terrain de camping est ouverte au public en 1971.

Dès 1958, les agents de la Direction des parcs nationaux s'étaient rendu compte qu'il fallait aménager plus de terrains de camping dans le parc. Les statistiques révélaient que l'utilisation de l'espace disponible par les campeurs avait augmenté de plus de 250 pour 100 par rapport à 1956. C'est pourquoi, en décembre 1958, on arpente un emplacement de huit hectares situé à l'anse Broad, à environ cinq kilomètres au nord-est d'Ingonish Nord, afin d'y organiser un terrain de camping. Les travaux sont entrepris en janvier 1959 et, dès juin 1963, on peut ouvrir la première partie du terrain de camping. Ce dernier, qui comprend de nombreuses améliorations, notamment parce qu'il est pourvu d'électricité, d'eau et d'un système d'égout, accueille 17 556 campeurs au cours de sa première saison. En 1966, 34 espaces ou emplacements équipés sont disponibles dans l'aire réservée aux remorques. En 1967, on y ajoute 34 emplacements pour des tentes. Peu de temps après son ouverture, ce terrain de camping a été durement touché par une tempête qui s'est abattue sur la région en décembre 1963. Plusieurs édifices ont été endommagés et un grand nombre d'arbres, principalement des épinettes, ont été déracinés.

En 1963, on ouvre un autre grand terrain de camping au ruisseau Black, sur la route de Cabot. Un petit terrain de camping et de pique-nique avait été progressivement installé dans les environs, en face d'une magnifique plage sablonneuse. Le terrain nouvellement aménagé, qui offre plus de 80 emplacements de camping au sud du ruisseau Black, est ouvert le 15 juillet 1966. On y trouve, entre autres, quatre bâtiments abritant à la fois des cuisines et des toilettes, une canalisation d'eau et un système d'égout, ainsi qu'un petit pavillon ou kiosque pour les inscriptions. En juillet 1968, les campeurs disposent de 105 nouveaux emplacements individuels. Un prolongement de ce terrain de camping sur la côte ouest de la route de Cabot est aménagé en 1969. L'emplacement initial sur la plage, au nord du ruisseau Black, est réservé à l'utilisation diurne.

D'autres terrains de camping, aménagés d'une façon plus modeste, sont mis à la disposition du public au ruisseau Corney dans le golfe Saint-Laurent, en 1951, au ruisseau MacIntosh dans la vallée de la rivière Grande Anse, en 1957, et à Big Intervale dans la partie supérieure de la vallée de la rivière North Aspy, en 1951. On aménage également, aux endroits propices le long de la route de Cabot, des aires d'utilisation diurne, qui comprennent des terrains de stationnement et de pique-nique, des terrains de jeu pour les enfants et, à certains endroits, des installations de natation.

Le « Lone Shieling »

Un des endroits de pique-nique les plus intéressants du parc le long de la route de Cabot est le « Lone Shieling » (pâturage solitaire), qui se trouve à environ six kilomètres à l'est de Pleasant Bay. À cet endroit, situé dans la vallée de la rivière Grande Anse, la Direction de parcs nationaux a érigé, en 1942, une réplique du genre d'abri qu'utilisent les fermiers des hautes terres d'Écosse lorsqu'ils font paître leur troupeau en été. L'abri, connu sous le nom de « bothan » est construit en maçonnerie grossière, recouvert d'un toit de chaume, et possède un foyer installé sur le sol. Aux installations d'hébergement qu'il offre sont ajoutés des tables, des bancs, ainsi que des toilettes et une source d'approvisionnement en eau située à l'extérieur du bâtiment.

En 1947, le « Lone Shieling » est inauguré officiellement au cours d'une cérémonie à laquelle participent le premier ministre Angus Macdonald de la Nouvelle-Écosse et le chef héréditaire du clan MacLeod de l'île de Skye, en Écosse, Mme Flora MacLeod. Cette dernière dévoile une plaque à la mémoire de D.S. MacIntosh, originaire de Pleasant Bay, qui avait fait don de 40 ha de terrain au gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour que celui-ci en fasse un parc. M. MacIntosh avait exprimé le souhait que ce lieu devienne un pâturage. Une partie de l'inscription rédigée sur la plaque, qui est tirée d'un poème de John Galt, rappelle l'origine d'un grand nombre des premiers colons de l'île du Cap-Breton :

Des prés et des brouillards de l'île,
Les montagnes et l'immensité de la mer
[nous séparent.

Mais le cri du sang est fort, notre coeur
[est l'Écosse
Et nos rêves toujours nous ramènent
[aux Hébrides

Repeuplement de la faune
Autrefois, la région qu'occupe le parc était peuplée par une faune abondante, composée notamment d'orignaux et de caribous des bois. Toutefois, un massacre aveugle a détruit cette importante ressource naturelle et, bien avant la création du parc, ces espèces avaient disparu. En juin 1947, on fait une tentative en vue de reconstituer la population d'orignaux dans le parc en transportant par chemin de fer huit bêtes du parc national de Elk Island, en Alberta, jusqu'à l'île du Cap-Breton. Les animaux sont remis en liberté dans le parc à la mi-août. En juin de l'année suivante, on amène du même endroit, dix orignaux, cinq mâles et cinq femelles, qui sont transportés de la gare de Bras d'Or jusqu'au parc, où ils sont relâchés dans la vallée du ruisseau Roper.

En 1965, on entreprend une seconde expérience en vue de rétablir la population animale. Un spécialiste en mammalogie du Service canadien de la faune commence à examiner les territoires du parc afin de trouver un endroit propice pour le repeuplement du caribou des bois, espèce qui avait disparu du Cap-Breton depuis 40 ans. On découvre un territoire approprié et, en mars 1938, on amène par avion 18 caribous du parc provincial des Laurentides, au Québec, jusqu'à Sydney, d'où ils sont ensuite transportés jusqu'au parc pour être remis en liberté. L'expérience est répétée en mars 1969, toujours avec la collaboration du ministère québécois du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Un troupeau de 40 caribous, capturés à 241 km au nord-ouest de Sept-Îles, sont transportés par avion jusqu'à Sydney pour être plus tard relâchés dans le parc. Les deux expériences ont été couronnées de succès et, dans le cas des caribous, on a observé de nombreuses naissances au cours de l'année qui a suivi l'arrivée du troupeau dans le parc.

Sports d'hiver
Bien que le parc des Hautes-Terres-du-Cap-Breton soit surtout fréquenté pendant l'été, il possède également de nombreux attraits en hiver. La décision prise par les gouvernements fédéral et provincial de poursuivre les programmes d'entretien des routes durant l'hiver a incité des clubs de ski à proposer que l'on ouvre des pistes à l'intention du public. En 1961, le Service des parcs nationaux parraine une étude sur les emplacements se prêtant au ski dans le parc, qui est menée par un expert du personnel technique à Ottawa, Franz Baier. Une autre étude, entreprise en 1967 par une société de recherche de Montréal, confirme qu'un emplacement situé sur le mont South au nord-ouest de Neil Harbour, est celui qui convient le mieux à l'installation de pistes. En octobre 1968, on fait un appel d'offres pour l'installation d'un remonte-pente et d'un pavillon ouvert le jour dans la région, mais on ne reçoit aucune réponse. Les désirs des skieurs seront toutefois exaucés par un groupe de sportifs, constitué en société sous le nom de *Cape Smokey Development Corporation Limited* (Société d'aménagement du cap Smokey limitée), qui déblaiera une pente et installera un télésiège sur le versant nord du cap Smokey, de l'autre côté du port d'Ingonish Beach, en 1970. Les installations comprennent un grand pavillon qui contient des vestiaires, une boutique de ski, une cantine et une salle à manger avec bar.

Projet d'agrandissement du parc
L'utilisation sans cesse croissante du parc ainsi que les résultats d'études relatives à son expansion future ont fait ressortir, au milieu des années 60, le besoin d'aménager de nouvelles terres à des fins récréatives. En raison de la popularité de la principale plage, Ingonish, endommagée au cours de certaines années par les tempêtes, on a proposé d'acquérir les plages qui longent la baie Ingonish Nord. Dès 1972, des ententes ont été conclues avec plusieurs propriétaires, et 17 ha de terres de premier choix en bordure de l'eau ont été cédés. Entre temps, des négociations se poursuivaient en vue d'acquérir d'autres terrains.

En juin 1970, au cours d'une audience publique à Sydney, en Nouvelle-Écosse, on a révélé un plan d'ensemble pour l'aménagement futur du parc. L'objectif principal était de faire connaître au public les propositions d'aménagement et de susciter ses commentaires sur leur pertinence. Le plan attirait l'attention sur la possibilité d'inclure dans le parc national 207 km^2 situés dans le comté d'Inverness, qui avaient été exclus du parc en 1938. La possibilité d'agrandir le parc de façon qu'il comprenne de nouveau cette région spectaculaire est encore à l'étude, parce que cette mesure exigerait la participation des gouvernements provincial et fédéral. On prévoit de continuer à entreprendre dans la région des études qui serviront de base à l'élaboration d'une politique pour l'avenir.

Références

1. Arrêté en conseil C.P. 901, 10 juin 1926.
2. Dossier C.B.H. 2, vol. I, de la Direction des parcs nationaux, 27 juin 1931.
3. Halifax Herald, 5 avril 1934.
4. Dossier C.B.H. 2, vol. I, de la Direction des parcs nationaux.
5. Cautley, R.W., Rapport sur l'examen des emplacements pour la création d'un parc national dans la province de la Nouvelle-Écosse, décembre 1934, bibliothèque du ministère des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa.
6. Dossier C.B.H. 2, vol. I, de la Direction des parcs nationaux, 14 février 1935.
7. Statuts de la Nouvelle-Écosse, 25-26 George V, chapitre II, 1935.
8. Statuts du Canada, 1 Édouard VIII, chapitre 43, 1936.
9. Statuts du Canada, 1 George VI, chapitre 35, 1937.
10. Statuts du Canada, 4-5 Elizabeth II, chapitre 31, 1956.
11. Statuts du Canada, 7 Elizabeth II, chapitre 8, 1958.
12. Bourinot, J.G., *Cape Breton and its Memorials*, W. Foster Brown, Montréal, 1892.
13. Ibid.

Le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard
Créé en 1937, le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard met une région insolite mais toutefois intéressante à l'usage des Canadiens. Bordé d'un littoral qui s'étend sur près de 40 km sur la côte septentrionale de l'île, il renferme quelques-unes des plus belles plages du Canada.

Le cap Smokey, vu de la route de Cabot, parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton.

Le terrain de golf Green Gables, parc national de l'Île-du-Prince-Édouard.

Ces plages rosées et lisses, que viennent battre les brisants, permettent aux vacanciers de se baigner dans des eaux plus chaudes qu'en bien des endroits plus méridionaux de la côte Atlantique. Vers l'intérieur de l'île, les dunes de sable et les falaises de grès rouge s'élèvent à des hauteurs considérables. Des baies ou ports profonds divisent le parc en trois régions principales qui donnent toutes sur le golfe Saint-Laurent. Dans les régions de Cavendish et de Stanhope, le parc, qui s'éloigne quelque peu de la mer vers le sud, donne un aperçu des paysages champêtres qui ont valu à la province le titre de « Jardin du golfe ».

L'intérêt du public pour la création d'un parc national dans l'Île-du-Prince-Édouard se manifeste pour la première fois en 1923 lorsque le député de Queens, D.A. Mackinnon, écrit au Commissaire des parcs nationaux pour attirer son attention sur les avantages que présenterait un parc dans la province. Bien que cette proposition reçoive un accueil favorable, l'insuffisance des fonds affectés à la Direction des parcs nationaux retarde toute initiative en ce sens. En 1930, le juge A.E. Arsenault, président de la *Province Publicity Association* (Association de promotion provinciale) reprend la proposition, avec l'appui du député de Prince, A.C. MacLean. Le ministre de l'Intérieur, Charles Stewart, s'adresse à MacLean en ces termes : « Nous espérons qu'à l'avenir chaque province aura son parc national et nous ne voyons pas pourquoi l'Île-du-Prince-Édouard ne pourrait bénéficier de cette mesure si les administrations sont disposées à céder des terres non hypothéquées. »[1]

Au cours des quelques années qui suivent, on entreprend des négociations en vue de l'établissement de parcs nationaux en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, et ces démarches suscitent une nouvelle proposition en faveur de l'aménagement d'un parc à l'Île-du-Prince-Édouard. Au mois de février 1936, le premier ministre, Thane Campbell, informe le ministre des Transports, C.D. Howe, que son cabinet a envisagé les mesures nécessaires à la création d'un parc national dans la province au cours de l'année suivante.[2] À la suite d'un échange de lettres entre le premier ministre, Campbell, et le ministre de l'Intérieur, l'honorable T.A. Crerar, il est convenu, à la fin de mars, que des fonds seront affectés au budget du ministère de l'Intérieur en vue de l'établissement du parc. L'entente prévoit également que des fonctionnaires du ministère visiteront les emplacements qui conviennent à l'aménagement d'un parc et, en admettant qu'un terrain soit disponible dans la région de *Dalvay by the Sea*, le gouvernement fédéral fournira les fonds nécessaires aux travaux d'amélioration à apporter à la propriété de Dalvay.[3] Par ailleurs, le programme législatif de la province de 1936 comporte une loi prévoyant le droit d'exproprier les terrains requis pour l'établissement d'un parc national. De son côté, le gouvernement fédéral présente au Parlement un projet de loi qui autorisera la création d'un parc national lorsque l'administration provinciale aura fourni les titres de propriété de terrains se prêtant à cette fin.

Visite des lieux

Il était convenu qu'une équipe d'inspecteurs composée du sous-commissaire des parcs nationaux, F.H.H. Williamson, et du chef du Service d'architecture et d'aménagement paysager des parcs nationaux, W.D. Cromarty, visiterait plus de 22 emplacements différents en juin 1936. Le rapport de l'équipe, qui a été terminé en juillet, souligna l'avantage d'inclure dans le parc quelques-unes des magnifiques plages qui font la renommée de l'Île-du-Prince-Édouard. C'est pourquoi il recommanda l'inclusion de près de 40 km de littoral s'étendant de la baie New London à l'ouest jusqu'à la baie Tracadie à l'est. Il préconise également d'englober dans le parc les terres de la région de Cavendish entourant la ferme de *Green Gables* que les romans de Lucy Montgomery, ont rendu célèbre, l'île Rustico ou Robinson, une partie de la pointe Brackley ainsi qu'une région située aux abords de Tracadie, qui comprendrait le lieu célèbre de *Dalvay by the Sea*.[4] Les inspecteurs n'ignorent pas, en faisant ces recommandations, que le futur parc sera entièrement différent des parcs touristiques plus importants de l'Ouest canadien. Ils insistent sur le fait que l'attrait principal de l'emplacement proposé réside dans ses magnifiques plages et qu'il faudra, dans l'aménagement d'un parc situé au bord de la mer, accorder une place prédominante aux activités récréatives.

Après avoir examiné le rapport des inspecteurs, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard approuve, par l'intermédiaire du conseil exécutif, les recommandations qui y sont faites, à l'exception de celle qui prévoit l'inclusion de la région entourant *Dalvay by the Sea*. Les agents des parcs nationaux, quant à eux, n'ont pas l'intention de céder sur ce point. Des représentants de la province et un membre de l'équipe des inspecteurs se réunissent en toute hâte à Charlottetown et un secteur est choisi dans la région de Dalvay-Stanhope, qui comprend notamment les terres entourant Dalvay.

Création du parc

La constitution des divers secteurs du parc ayant été approuvée d'un commun accord, des mesures sont prises en vue de procéder à un arpentage légal destiné à établir les limites du parc. L'arpentage est obligatoire car il vise à fournir des descriptions satisfaisantes tant pour l'acquisition des terrains nécessaires que pour la cession des titres de propriété au gouvernement fédéral. Il est effectué en novembre 1936 par R.W. Cautley, A.F., d'Ottawa. Les plans sont ensuite déposés au bureau du registraire des actes à Charlottetown et la province de l'Île-du-Prince-Édouard cède au gouvernement fédéral les titres de propriété de la superficie autorisée par le lieutenant-gouverneur en conseil. Le nouveau parc, qui comprend environ 20 km^2, est créé officiellement par une proclamation publiée dans la Gazette du Canada du 24 avril 1937, aux termes de la Loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard passée en 1936.[5]

Une grande partie de la superficie choisie pour l'emplacement du parc national se compose d'anciennes colonies et la plupart des propriétaires de ces terres descendent directement des premiers colons. Nombre de ces propriétaires refusent de céder des parties de leurs exploitations agricoles et la province doit avoir recours à l'expropriation pour que le gouvernement fédéral puisse entrer rapidement en possession des terrains. Lorsque des bâtiments sont construits sur les terrains acquis, le gouvernement provincial permet presque toujours aux propriétaires de les installer ailleurs. Par rapport aux critères actuels, les indemnités versées paraissent modestes, mais en 1937 les

valeurs foncières ne représentent qu'une fraction de celles qui auront cours trois décennies plus tard. La plupart des ententes prévoient le versement de 50 $ par acre de terre agricole cultivée et de 6 $ par acre (0,40 ha) de terrain constitué de dunes. À la demande de la province, les limites du parc sont modifiées en 1938, par le retrait de cinq lopins de terre. Plusieurs de ces changements, autorisés en vertu de la loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux de 1938, visent à apaiser les agriculteurs qui s'opposent au déplacement de leurs bâtiments de ferme. En outre, la loi attribue officiellement au parc le nom de « parc national de l'Île-du-Prince-Édouard » et en réduit la superficie à 18 km^2.[7]

Historique

L'histoire de l'île du Prince-Édouard remonte au XVI[e] siècle. Au cours de son premier voyage en 1534, Jacques Cartier navigue le long des côtes septentrionales de l'île et y aborde à quelques reprises en chaloupe. Le 30 juin de la même année, il rapporte dans son journal quelques-unes de ses impressions. « Toute la côte est basse et plate, mais c'est la plus belle région que l'on puisse voir; elle est couverte d'arbres et de prés magnifiques ... Le rivage est bas et bordé de bancs de sable et l'eau est peu profonde ».[8] Les Indiens Micmacs, qui sont les premiers habitants connus de l'île, l'avaient surnommée « Epagwit », ce qui signifie « reposant sur les vagues ».[9] Ce nom indien se retrouve également sous l'orthographe de « Abegweit ». par la suite, des émigrants français, et plus tard des Acadiens, viennent s'établir dans l'île.

Avant la capitulation de Louisbourg en 1758, l'île Saint-Jean, comme on l'appelle alors, compte une population de plus de 4500 habitants. La plupart des résidants français sont déportés par les Britanniques au cours des deux années qui suivent, mais quelques familles acadiennes restent aux abords de Malpèque, de Rustico et de la baie Rollo. Cédée à l'Angleterre par la France en 1763, l'île portera le nom de St. John jusqu'en 1799, date à laquelle elle est nommée île du Prince-Édouard en l'honneur du duc de Kent, père de la reine Victoria. En 1765, le capitaine Samuel Holland divise toute l'île en comtés et en lots et l'immigration britannique commence. Les immigrants s'installent à Covehead vers 1770, puis à New London, Stanhope et Rustico. Bon nombre de caractéristiques et d'endroits de l'île figurent sur la carte établie par Holland. Rustico doit son nom à l'un des premiers colons français, René Ressitco, d'Avranches en Normandie.[10] Cavendish est ainsi nommé par William Winter, qui était à la fois officier de l'armée et colon, en l'honneur de son commandant, le maréchal Lord Frederick Cavendish. Brackley porte le nom d'un de ses premiers résidants arrivé en 1770, et Stanhope honore la mémoire de William Stanhope, vicomte de Petersham.[11]

Dès le tout début de la colonisation, de nombreux habitants vivaient de l'agriculture et de la pêche dans les eaux du golfe Saint-Laurent qui leur fournissaient du poisson en abondance. Les ports des villages pittoresques bordant les baies et les criques de l'île continuent d'abriter des flottilles de pêche. Il est arrivé que des tempêtes fassent périr de nombreux pêcheurs intrépides et la terrible *Yankee gale* qui sévit les 3 et 4 octobre 1851 est restée longtemps dans la mémoire des pêcheurs. Environ 70 bateaux de pêche surpris par le déchaînement de la tempête firent naufrage dans le golfe. Un grand nombre de corps furent rejetés sur le rivage et enterrés dans un petit cimetière, qui se trouve aujourd'hui dans les limites du parc, près de Stanhope.

Des naufrages se sont également produits le long de la côte. L'un des plus fameux fut celui du célèbre « Marco Polo » qui a sombré au large du cap de Cavendish en août 1883. Construit en 1851 à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, pour le commerce du bois de charpente, le *Marco Polo* fut vendu en Angleterre et transformé pour le transport de passagers et de marchandises vers l'Australie. Lors de son premier voyage à Melbourne, il établit un nouveau record, prodigieux à l'époque, de 76 jours pour chacun des voyages d'aller et de retour. Il connut une fin tragique après 32 années de service lorsque, transportant une lourde cargaison de bois, il fut surpris par une tempête au mois d'août.[12]

Prèmiers travaux d'aménagement

L'aménagement du nouveau parc commence en 1937. Un contremaître des travaux est nommé, les bureaux de l'administration sont installés à Dalvay House et un programme restreint de travaux est entrepris. On effectue des réparations à l'extérieur de Dalvay House et on commence à construire une route partant de la limite orientale du parc près de Dalvay House et longeant la côte jusqu'à l'anse Covehead; on érige des clôtures sur plusieurs kilomètres et on entreprend la construction de cabines de bain sur les plages de Dalvay et de Cavendish. Des agents du Bureau des parcs nationaux à Ottawa et un ingénieur du ministère assurent la surveillance du parc. En 1938, E.A. Smith est nommé directeur permanent du parc. Une demeure, située sur la propriété de Dalvay House et occupée à l'origine par un garde, est rénovée et devient la résidence du directeur en 1939. Une aire d'ateliers composée de remises et d'un garage est établie en 1939 dans la partie du parc comprenant la région de Dalvay. La plage de Brackley est reliée au parc par une route. Des terrains de camping sauvage munis d'abris sont aménagés sur les plages de Dalvay, Brackley et Cavendish. On répare également la maison de la ferme Green Gables à Cavendish et on entreprend un vaste programme d'aménagement paysager dans les régions qui ont été améliorées.

Les plans d'aménagement du parc comprennent l'installation d'un terrain de golf de 18 trous dans la région de Cavendish. Les travaux sont confiés sous contrat à un architecte paysagiste renommé, Stanley Thompson, qui dessine et aménage le terrain de golf de Green Gables. Le parcours s'étend des dunes bordant la mer jusqu'aux limites méridionales du parc. Thompson a tiré le meilleur parti possible du terrain onduleux que traverse un ruisseau sinueux, et il a donné à de nombreux trous le nom de personnages ou de lieux décrits dans les romans de Lucy Maud Montgomery. C'est ainsi que le souvenir d'Anne Shirley, Matthews's Field, Haunted Wood, Shining Waters et Avonlea s'est perpétué. Les neuf premiers trous sont prêts à accueillir les golfeurs en juillet 1939 et les neuf autres en août 1940. La construction d'un chalet, comprenant un salon, des armoires fermant à clé, des douches et des toilettes, est entreprise en 1939 et terminée en 1940. Des courts de tennis destinés au public sont aménagés à Dalvay House en 1940, et à Green Gables ainsi qu'à la plage de Brackley en 1949. Un boulingrin est installé sur la pelouse de Dalvay House en 1947.

Dalvay by the Sea

Mieux connue sous le nom de *Dalvay House, Dalvay by the Sea* devait devenir, au cours des années une source tant d'avantages que d'inconvénients pour le Service des parcs nationaux. Elle constitue un magnifique exemple des grandes résidences d'été bâties par de riches citoyens à une époque où les coûts du terrain et de la construction étaient relativement bas et où l'impôt sur le revenu n'existait pas. Un directeur de la *Standard Oil*, Alexander MacDonald, qui était originaire de Cincinnati, a acquis le terrain en 1895 et y a fait construire en 1896 la partie initiale du bâtiment. MacDonald a acheté la propriété à la suite d'une visite qu'il avait faite dans la région de Tracadie où il avait séjourné à l'hôtel Acadian, disparu depuis longtemps. En 1909, il a fait ajouter au bâtiment une autre partie qui comprend le salon actuel.

Les MacDonald ont occupé leur résidence d'été au cours des 15 années qui ont suivi sa construction, et ils y ont donné de nombreuses réceptions. Une partie de la propriété, couvrant une superficie d'environ 65 ha, était consacrée à l'agriculture, et les bâtiments de la ferme comprenaient une maison occupée par un garde, une grange, une écurie, un poulailler et des remises, et même un jeu de quilles. Après la mort de MacDonald en 1910, les séjours annuels à la résidence d'été s'espacent et cessent complètement en 1915 après la visite d'une de ses petites-filles, la princesse Rosspigliosi venue d'Italie avec sa famille.[13]

L'ancien garde, William Hughes, acquiert ensuite la propriété et la revend peu après à William O'Brien, de Montréal. En 1932, le capitaine Edward Dicks l'achète à son tour et l'exploite en tant qu'auberge d'été pendant quelques années. Bien que Dicks ait aménagé un terrain de golf de neuf trous sur la propriété et dépensé des sommes importantes pour acheter des meubles et améliorer les installations, l'opération ne s'avère pas rentable. Les bâtiments et le terrain sont ensuite achetés par l'honorable Georges DeBlois, originaire de Charlottetown, qui possède une propriété dans les environs. En 1937, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard acquiert les titres de propriété des bâtiments et des terrains avoisinants en vue de les inclure dans le parc national. Aux termes d'une entente antérieure, le gouvernement fédéral rembourse à la province le coût réel de la résidence et des bâtiments annexes, soit un montant de 15 000 $.[14]

Avant l'obtention des titres de propriété de Dalvay House, les fonctionnaires du Service des parcs nationaux espéraient inciter les Chemins de fer nationaux du Canada à l'exploiter en tant qu'auberge d'été. Le ministère des Transports entame les négociations avec la compagnie de chemins de fer au début de 1937, mais après une inspection minutieuse, le directeur général de la chaîne d'hôtels de la compagnie, Joseph Van Wyck, rejette la proposition car il estime que l'immeuble est trop vieux et trop petit pour permettre une exploitation rentable.[15] En 1940, la *North Shore Hotels Company Limited*, qui gère également le *Stanhope Beach Inn*, loue la résidence, à l'exception des locaux occupés par les bureaux de l'administration du parc. En 1947, le personnel administratif et le directeur du parc emménagent dans des bureaux installés dans la résidence de ce dernier et Dalvay House est loué à Wendell Worth de Charlottetown. Worth exploite l'hôtel de 1947 jusqu'à la fin de la saison touristique de 1958, peu de temps avant son décès au début de 1959. Raoul Reymond, de Charlottetown, loue la propriété en mai 1959, à la suite d'une adjudication publique. Reymond avait acheté le *Stanhope Beach Inn* en 1948 et possédait donc une vaste expérience dans le domaine de l'hôtellerie.

Au cours des ans, l'entretien de la propriété nécessite de nombreux travaux de réparation et d'amélioration. Certaines réparations, comme celles de la cuisine et de la plomberie, sont entreprises par les locataires, mais une grande partie des travaux ont été exécutés sur l'ordre du directeur du parc. Les améliorations comprennent la construction d'une nouvelle aile pour la cuisine, l'agrandissement de la salle à manger principale, l'aménagement d'installations importantes de plomberie et de salles de bain, la reconstruction des vérandas et de la porte cochère, le remplacement des toits et l'installation d'appareils pour la prévention des incendies. De plus, les concessionnaires successifs ont dépensé d'importantes sommes pour l'achat de meubles. Bien que le total des frais d'entretien et de rénovation dépasse de beaucoup le coût initial de la propriété, on a estimé qu'il était souhaitable de conserver l'immeuble parce qu'il est situé à la limite orientale du parc, qu'il constitue un vestige intéressant de l'architecture et de la richesse de l'époque victorienne, et par-dessus tout, parce qu'il fournit aux visiteurs du parc un précieux service d'hébergement.

Green Gables

Bien avant de faire partie du parc national, Green Gables était devenu un centre d'intérêt dans la région de Cavendish. La ferme, dont la construction remonterait environ au milieu de la décennie de 1850, est liée aux romans de Lucy Maud Montgomery qui, en 1911, avait épousé le révérend Ewan MacDonald. Après la publication de *Anne et le Bonheur (Anne of Green Gables)* en 1908, la maison blanche, aux pignons verts, attire un nombre croissant de visiteurs, dont beaucoup croient que les personnages principaux des premiers romans de Mlle Montgomery, Anne Shirley et ses parents adoptifs, Marilla et Matthew Cuthbert, ont véritablement existé et qu'ils ont vécu à Green Gables.

En 1937, lors de l'acquisition de la propriété, appartenant à l'époque à E.C. Webb, en vue de la création du parc national, le gouvernement fédéral rachète les bâtiments à la province.[16] Webb est embauché comme employé du parc et il obtient l'autorisation d'occuper la demeure moyennant le versement d'un loyer. La famille Webb quitte Green Gables en 1946 et la maison reste vide jusqu'en 1949. Au cours de cette même année, le Service des parcs nationaux achète, avec l'aide de l'Association des femmes de l'endroit, des meubles qui, d'après les estimations, datent environ du début du siècle. En 1950, la maison est ouverte au public sous la surveillance d'une employée chargée d'accueillir les visiteurs. Cette dernière obtient également l'autorisation d'exploiter un salon de thé à Green Gables, de vendre des souvenirs et de servir des rafraîchissements dans le pavillon de golf attenant à la ferme.

À l'origine, la prestation de ces services se fait par contrat et, par la suite, en vertu d'une concession accordée par adjudication publique. Dès 1963, l'administration du parc se rend compte qu'il n'est pas souhaitable de continuer à exploiter Green Gables à la fois comme une

concession et un musée d'époque, et qu'il est indispensable de s'en tenir à une interprétation plus fidèle de Green Gables et de sa relation avec le personnage fictif d'Anne.

Afin d'atteindre cet objectif, on exécute à la fin de 1967 d'importants travaux de réfection et d'amélioration au pavillon de golf. Le salon de thé et le magasin de souvenirs y sont transférés en 1968. On envisage aujourd'hui d'apporter à Green Gables des améliorations, dont l'achat de meubles additionnels, qui la feraient ressembler davantage à la ferme de la fin du XIX^{e} siècle décrite dans l'histoire d'Anne. Depuis 1968 le public peut visiter la maison sous la conduite de guides.

Les guides informent les visiteurs intéressés que ni Anne ni Lucy Maud Montgomery, sa créatrice, n'ont habité Green Gables. La mère de Lucy Maud, Mme Hugh Montgomery, est morte lorsque Lucy était âgée de moins de deux ans, et l'enfant a vécu de nombreuses années avec ses grands-parents, et Mme Alexander MacNeill, dont la maison se trouvait à une centaine de mètres de Green Gables. Lucy Maud rendait souvent visite à ses cousins plus âgés, David et Margaret MacNeill, à la ferme appelée aujourd'hui Green Gables. Enfant, elle vagabondait à volonté sur les terres de la ferme, parcourait les sentiers des bois avoisinants et explorait le ruisseau et les étangs. Plus tard, lorsqu'elle sera devenue Mme MacDonald, elle devait se rendre fréquemment à Green Gables sur l'invitation de Mme Webb, nièce de David et de Margaret MacNeill. La similitude topographique et physique entre les lieux décrits dans les livres relatant l'histoire d'Anne et la propriété de Green Gables confirme l'hypothèse selon laquelle l'auteur considérait la vieille ferme et son voisinage comme l'endroit où avait vécu l'héroïne de son roman.

Immeubles de l'administration

La construction de nouveaux bâtiments d'entretien et d'installations d'hébergement pour le personnel a progressivement facilité l'administration du parc. En 1942, on ajoute d'autres édifices aux premiers bâtiments construits à Dalvay afin de loger le personnel et d'entreposer l'approvisionnement. Un nouveau garage est achevé en 1954 et agrandi en 1961. Un entrepôt central est ajouté au complexe d'entretien de Dalvay en 1961. Les travaux d'entretien dans la région de Cavendish nécessitent la construction d'une remise pour le matériel en 1940, à laquelle vient s'ajouter en 1951 un bâtiment servant à la fois d'atelier et de magasin. La première résidence destinée au garde est érigée en 1947 sur le chemin Mayfield, dans la région de Cavendish. On y ajoute une construction moderne en 1959. Des logements sont mis à la disposition du personnel dans la région de Dalvay en 1947, 1959, 1960 et 1962.

La construction d'un centre récréatif en 1950 sur la plage de Cavendish permet la mise en oeuvre d'un programme de loisirs dont les campeurs et les visiteurs pourront bénéficier pendant plusieurs années. En 1965, l'immeuble est transporté non loin du nouveau terrain de camping de Cavendish afin d'être utilisé par le service d'interprétation du parc. L'érection en 1950 de kiosques à musique sur les plages de Cavendish et de Stanhope constitue une innovation. Comme ils sont peu utilisés, ils sont transformés, quelques années plus tard, en buvettes qu'on loue à des concessionnaires. De 1947 à 1967, l'immeuble renfermant les locaux de l'administration du parc sert également de résidence au directeur. En 1967, ce dernier s'établit à Charlottetown, ce qui permet à l'administration d'occuper les locaux laissés vacants.

La route Gulf Shore

Les plans initiaux prévoyaient la construction d'une route traversant le parc sur toute sa longueur, qui permettrait non seulement de faire découvrir aux visiteurs de magnifiques vues sur le golfe mais aussi de relier les quatre parties occidentales du parc. Les travaux sont d'abord entrepris sur le tronçon de Tracadie-Stanhope qui part de l'entrée est du parc. À la fin de 1939, une route de gravier est achevée jusqu'à un endroit situé à l'est de Covehead Harbour. L'année suivante, ce tronçon est relié à Stanhope Beach. En 1950, la route est terminée jusqu'au bras de mer de Covehead Harbour et, en 1951, le tronçon est entièrement asphalté. La construction de la partie la plus longue de la future route *Ocean View*, qui part de Rustico-Nord, traverse Cavendish et se rend jusqu'à la baie New London est entreprise en 1958. Cette année-là, 12 km de route sont profilés et recouverts de gravier. L'asphaltage est terminé en 1952. En 1949, on arpente l'emprise de la route qui doit relier l'île Rustico et Brackley Beach au tronçon oriental ou de Stanhope. Pour terminer la route, il faut d'abord construire des ponts ou trouver d'autres moyens d'enjamber les bras de mer aux extrémités est et ouest de Brackley Point. On décide de construire une chaussée au-dessus du bras de mer de Little Harbour entre l'île Rustico et Brackley Point, et un pont au-dessus de celui de Covehead Harbour. Le ministère fédéral des Travaux publics entreprend la construction de la chaussée en 1953. Dès 1955, l'installation de pilotis et d'autres travaux de remblai ont favorisé une accumulation de sable sous l'action du vent et des vagues, qui suffit bientôt à combler le creux de Little Harbour, permettant ainsi de relier l'île Rustico à Brackley Beach.

En 1955, on entreprend un vaste programme de construction de routes dans les parcs nationaux du Canada. Les crédits affectés en 1956 et au cours des années suivantes permettent la construction de la route appelée aujourd'hui *Gulf Shore Road*. Les tronçons existants des routes Dalvay-Stanhope et Rustico-Cavendish sont recouverts d'une couche de produit scellant, et on entreprend les travaux sur le tronçon reliant Brackley à l'île Rustico. En 1957, on termine la construction d'un pont sur pilotis au-dessus du bras de mer de Covehead Harbour et on continue le déblaiement de la route dans l'île Rustico. Les travaux se poursuivent sur les tronçons de la route pendant les trois saisons qui suivent et, dès 1960, le tronçon de Brackley à Rustico est terminé et asphalté.

Le tronçon de Dalvay à Brackley est également amélioré et asphalté. La dernière couche d'asphalte est posée en 1961 sur le tronçon de Rustico à Cavendish. Un arrêt malencontreux de la circulation routière se produit en décembre 1963 après qu'une tempête, qui avait la violence d'un ouragan, eut endommagé le pont enjambant le bras de mer de Covehead. Les travaux de reconstruction du pont se poursuivent pendant toute l'année 1964, et le pont est ouvert de nouveau à la circulation en 1965.

L'achèvement du programme de construction et d'asphaltage en 1961 a permis l'aménagement de la route *Gulf Shore* sur un parcours continu de 37 km de longueur, à l'exception d'une interruption importante formée par Rustico Harbour, qui est situé entre la région de

Cavendish - New-London à l'ouest et celle de l'île Rustico-Brackley-Stanhope à l'est. En 1948, le ministère des Travaux publics entreprend une étude visant à déterminer l'emplacement d'un pont, qui permet d'établir le passage le plus approprié pour traverser le bras de mer jusqu'à l'île Rustico. L'étude souligne également le besoin d'entreprendre une étude-pilote pour évaluer l'effet des marées et des courants, dont il faudra tenir compte dans la conception des piliers du pont. La fermeture de l'estuaire de Little Harbour en 1954-1955, en raison de la construction de la chaussée à l'extrémité orientale de l'île Rustico Harbour, et les tempêtes ont entraîné une érosion importante de l'extrémité occidentale de l'île Rustico. En se fondant sur les résultats d'une étude menée par le Conseil national de recherches à Ottawa, l'administration du parc national estime que la construction du pont constitue un projet irréalisable du point de vue économique. Les tronçons oriental et occidental de la route *Gulf Shore* sont toutefois reliés par des routes du réseau provincial situées à l'extérieur du parc.

Hébergement des visiteurs

La location de Dalvay House en tant qu'hôtel satisfait en partie aux besoins d'hébergement dans le parc. En 1948, on augmente les possibilités de logement en convertissant un abri de pique-nique en chalet; en outre, le gouvernement provincial construit un autre chalet comprenant deux chambres à coucher pour héberger le gouverneur général et son épouse au cours d'un séjour dans le parc. Le Service des parcs nationaux achète ce chalet en 1960 et l'inclut dans la propriété de Dalvay House. Il existe à l'époque plusieurs hôtels ouverts pendant l'été à l'extérieur du parc, dans les régions de Dalvay-Stanhope et de Brackley Beach, auxquels viennent s'ajouter des pavillons et des chalets construits par des entreprises privées.

Dans la région de Cavendish, un petit groupe de chalets, érigés avant 1936, occupe un emplacement qui fera plus tard partie du terrain de pique-nique de Cavendish Beach. Cet aménagement ne satisfait pas aux normes du parc et l'administration recommande l'évacuation de la propriété. Le propriétaire s'y oppose et finit par obtenir un terrain situé plus au sud, à l'intérieur du parc, sur le chemin Cawnpore. En 1940, les chalets sont transportés à cet endroit et ils sont transformés et améliorés. Plus tard, plusieurs nouveaux chalets seront construits sur la concession, appelée aujourd'hui Avonlea Lodge.

En 1949, le Service des parcs nationaux obtient des crédits pour la construction d'installations d'hébergement à prix modique dans les parcs nationaux de l'Île-du-Prince-Édouard, des Hautes-Terres-du-Cap-Breton et de Fundy. Il s'agit de chalets à une pièce comprenant une petite cuisine et une salle de bain. Chaque groupe de chalets possède un bâtiment central servant de bureau et de logement à l'exploitant. On construit les 13 premières unités du *Green Gables Bungalow Court* en 1949 et on en ajoute 12 autres l'année suivante. Les installations sont ouvertes au public en 1950 après avoir été louées à un concessionnaire à la suite d'un appel d'offres. Quatre autres chalets sont construits en 1952. En 1956, les installations sont achetées par l'exploitant qui agrandit par la suite certains chalets et en construit d'autres. En outre, le nouveau propriétaire augmente les possibilités d'hébergement en faisant ériger cinq grands chalets sur le terrain voisin, qui est toutefois situé à l'extérieur du parc. D'autres pavillons, chalets et motels bâtis à l'extérieur du parc par des entreprises privées contribuent à répondre à la demande d'hébergement des visiteurs dans la région de Cavendish.

Terrains de camping

Le réseau de terrains de camping du parc, qui ne comprenait que trois petits emplacements en 1930, s'est étendu à un point tel que les terrains les plus grands sont aussi peuplés que des petits villages. Le penchant des Canadiens pour la vie nomade durant les mois d'été est bien illustré dans le parc de l'Île-du-Prince-Édouard où les terrains de camping, qui peuvent accueillir près de 3 600 personnes, sont complètement remplis au plus fort de la saison touristique. La demande constante d'emplacements de camping a entraîné l'aménagement de terrains de camping privés, situés aux abords du parc, qui permettent d'héberger les visiteurs n'ayant pu se loger dans le parc.

Le terrain de camping de Cavendish, qui est toujours populaire, était à l'origine situé sur la plage qui se trouve près du chemin Cawnpore. Des abris-cuisines ouverts et fermés, construits à proximité d'un vestiaire pour les baigneurs, ont été utilisés jusqu'en 1955, lorsqu'on ferme le terrain de camping et qu'on réserve l'emplacement aux pique-niqueurs. L'aménagement d'un nouveau terrain de camping, comportant de plus grandes possibilités d'agrandissement, est entreprise en 1953 au nord de Clark Pond. Le terrain est ouvert au public en 1955. De 1959 à 1962, on l'agrandit considérablement, on y installe l'eau et des systèmes d'égout, et on y construit des abris communautaires ainsi que divers bâtiments d'utilité publique. On aménage également un parc pour les remorques pourvu d'eau, d'électricité et d'un système d'égout. Dès 1962, le terrain peut accueillir 226 tentes et 78 caravanes.

Les travaux d'aménagement du terrain de camping de Stanhope, le deuxième en importance du parc, commencent en 1939. Il est peu fréquenté par les touristes jusqu'à son agrandissement en 1950. Des plates-formes pour les remorques y sont installées en 1953 et, en 1954, on choisit un nouvel emplacement pour les tentes à l'ouest de celui des remorques. En 1955, l'aire de pique-nique de Stanhope est aménagée sur un nouveau terrain situé au nord de la route *Gulf Shore* lors de l'achèvement des travaux dans l'aire des remorques, où sont installés des câbles souterrains pour l'électricité et de nouvelles canalisations d'eau. Au cours des cinq années qui suivent, d'autres abris, installations sanitaires et services complémentaires sont mis à la disposition du public. Dès 1962, le terrain de camping peut accueillir 158 tentes et 14 caravanes.

Les premières installations de camping sont aménagées à Brackley Beach en 1939. On y ajoute un autre abri-cuisine en 1950. Pendant de nombreuses années, le terrain accueille autant les campeurs que les pique-niqueurs. Des améliorations, comprenant un système d'évacuation des eaux usées, y sont apportées de 1956 à 1960. Le camping de nuit est interdit en 1961 lorsque le terrain est réservé à l'utilisation diurne. Le terrain de camping accroît ses services pour les visiteurs et met à leur disposition un plus grand parc de stationnement. Le nouvel aménagement est

terminé en 1964 par la construction d'un nouveau vestiaire pour les baigneurs et d'un édifice de service.

L'établissement de terrains de camping et de pique-nique dans l'île Rustico commence en 1961 avec l'installation de poêles pour usage en plein air, d'appareils sanitaires et de canalisations d'eau. En 1962, toutes les voies d'accès et les emplacements de camping sont dégagés et défrichés. L'année suivante, on procède à l'organisation de 148 emplacements de tentes, à l'installation de l'eau et de l'électricité ainsi qu'à la construction d'abris-cuisines et de toilettes. Le terrain de camping est ouvert au public en 1964 et accueille près de 9500 campeurs lors de sa première saison touristique.

L'aménagement d'aires d'utilisation diurne à l'intention des pique-niqueurs libère les terrains de camping qui, à l'origine, servaient à la fois pour le camping et les pique-niques. Des terrains de pique-nique sont peu à peu installés sur les plages de Dalvay, Stanhope, Brackley et Cavendish ainsi qu'à Stanhope Lane, Cape Turner, Rustico Nord, dans l'île Rustico et la baie New London. En 1970, ces terrains peuvent accueillir un total de 5650 pique-niqueurs. Des buvettes louées à des concessionnaires sont ouvertes sur les plages de Cavendish et de Stanhope. L'aire d'utilisation diurne de l'île Rustico dispose d'un bâtiment, abritant des vestiaires et une cantine, construit en 1968.

Surveillance des plages

La sécurité des baigneurs utilisant les plages du parc s'accroît grâce à la mise sur pied d'un service de surveillance. En 1948, un gardien est nommé à la plage de Cavendish à la suite d'un accident tragique au cours duquel quatre personnes s'étaient noyées l'année précédente. Puis, c'est au tour de la plage de Dalvay de bénéficier, en 1949, d'un service de surveillance. Bientôt, on peut voir sur toutes les principales plages du parc les huttes à rayures rouges et blanches des gardiens. Chaque plage surveillée dispose de tours d'observation, de chaloupes et d'aquaplanes. Les gardiens de plage incitent les baigneurs à rester à l'intérieur des zones de sécurité délimitées par des cordes attachées à des flotteurs.

Lutte contre l'érosion

La plupart des plages du parc ont été formées par l'érosion des falaises de grès et l'amoncellement sur le littoral de matières érodées. Par conséquent, les plages et les dunes qui les bordent subissent l'action des vents, des marées et des vagues et, à certains endroits, des dépôts résultant de tempêtes hivernales. Les premières tentatives visant à lutter contre l'érosion ont lieu en 1941 avec la construction d'une digue en rondins face à la maison située sur la plage Dalvay. Un programme de protection des plages et des falaises est mis en oeuvre en 1960 et au cours des années suivantes. Il prévoit des mesures variées allant de l'emploi de sacs de lest à la construction de murs de pierre et l'installation de paniers en fils de fer remplis de pierres. En 1965, l'emploi d'un genre perfectionné de contenants de pierres, des « gabions des mers », donne des résultats satisfaisants. L'installation de coffrages de pierre, de palées de bois et de haies contribue également à limiter l'affaissement des dunes de sable. Au cours de l'année 1962-1963, le ministère fédéral des Travaux publics s'attaque au problème de l'érosion en installant des estacades à l'extrémité occidentale de l'île Rustico. Il construit également, en 1966, des digues de pierre et d'argile pour combler les écarts entre des dunes alignées à l'entrée de la baie New London.

Acquisition de terres

Comme beaucoup de lieux de vacances populaires, le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard a connu un accroissement extraordinaire du nombre de ses visiteurs, qui a provisoirement atteint un maximum au milieu des années 1960. Le total annuel de visiteurs, qui s'élevait à 108 000 personnes à peine en 1951, atteint le chiffre de 386 000 en 1960, de 952 000 en 1961, et, selon les estimations, dépasse même le million en 1962. Cette augmentation exceptionnelle du nombre de visiteurs se poursuit au cours des huit années qui suivent, à l'exception de 1965 et 1967. Les besoins d'installations, notamment de terrains de camping et de pique-nique, créés par cet accroissement incroyable d'usagers, incitent l'administration à entreprendre des études de planification dans l'espoir de pouvoir utiliser l'espace au maximum tout en préservant certaines caractéristiques uniques qui risqueraient autrement d'être perdues.

Les études de planification sont entreprises en 1963 et se poursuivent jusqu'en 1967. Elles visent, entre autres, à accueillir le plus grand nombre possible de visiteurs, à préserver la nature, l'écologie et la faune, et à améliorer la circulation routière. L'étendue relativement limitée du parc exige également l'acquisition de terres additionnelles pour pouvoir réaliser les projets d'agrandissement. Depuis la création du parc, sa superficie a subi très peu de changements, sauf quelques acquisitions de terrains se limitant chacune à quelques hectares, et ce, pour permettre l'amélioration des routes et la construction de ponts. Par conséquent, tout agrandissement important du parc ne pourrait avoir lieu que grâce à l'achat de terrains additionnels à des propriétaires privés. Les études de planification ayant révélé que les terres adjacentes au parc dans la région de Cavendish offraient des possibilités exceptionnelles d'aménagement, un programme d'acquisition de terrains est mis sur pied en 1968. Dès la fin de 1972, le Service des parcs nationaux est devenu propriétaire de plus de 69 ha de terrain et a conclu des ententes avec les propriétaires d'autres terres. On a examiné d'autres terrains et estimé qu'ils convenaient à l'établissement d'un parc. La plupart des terrains acquis sont situés à l'est du chemin Cawnpore, cédé par la province au gouvernement du Canada en 1963. Cette route, qui prolonge la grand-route 13, constitue l'accès principal au parc depuis le village de Cavendish jusqu'à la plage du même nom. D'autres acquisitions comprennent des terres adjacentes au terrain de golf situé à l'ouest du lac Shining Waters. À mesure que se réalise le programme d'acquisition de terrains, on peut s'attendre à l'aménagement de nouvelles installations dans le parc qui contribueront à héberger les visiteurs dont le nombre ne cesse d'augmenter.

Références

1. Dossier nº 2 Î.-P.-É. de la Direction des parcs nationaux, vol. 1, 17 mai 1930.
2. Ibid., 8 fév. 1936.
3. Ibid., 28 et 31 mars 1936.
4. Ibid., 28 juillet 1936.
5. Statuts du Canada, 1 Édouard VIII, chapitre 43.

6. Dossier nº 2 Î.-P.-É. du Service des parcs nationaux, vol. 5, 31 oct. 1938.
7. Statuts du Canada, 2 George V, chapitre 35.
8. Biggar, H.P., *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 40, Imprimeur du Roi, Ottawa, 1924.
9. Douglas, R., *Place Names in Prince Edward Island*, Société géographique du Canada, Imprimeur du Roi, Ottawa, 1925.
10. Ibid., p. 45.
11. Ibid., p. 50.
12. Wallace, R., *Wooden Ships and Iron Men*, C.E. Lauriat Co., Boston, 1937.
13. *Charlottetown Guardian*, 31 déc. 1959.
14. Arrêté en conseil C.P. 32/693, 31 mars 1937.
15. Dossier nº 2 Î.-P.-É. de la Direction des parcs nationaux, vol. 3, 15 mars 1937.
16. Arrêté en conseil C.P. 32/693, 31 mars 1937.

Le parc national de Fundy

La baie de Fundy, qui sépare les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, possède des attraits exceptionnels, tant physiques qu'historiques. Elle se distingue par l'ampleur extraordinaire de ses marées considérées comme les plus hautes du monde. Les marées du printemps atteignent une hauteur allant de 18 à 21 m alors que pendant les périodes de flux normal, la hauteur des marées se situe entre 12 à 15 m. Connue des Européens depuis le XVI^e siècle, la baie de Fundy figure sur la carte de Cabot, datant de 1544. Le Sieur de Monts, qui avait passé l'hiver de 1604-1605 dans l'île Dochet au milieu de la rivière Sainte-Croix, et qui plus tard au cours de l'année 1605 avait fondé la colonie de Port Royal dans le bassin de l'Annapolis, l'avait appelée « baie françoise ». C'est vers la fin du XVI^e siècle que la baie a pris le nom qu'elle porte aujourd'hui. Pendant longtemps, on a cru que « Fundy », venait du portugais « fondo » qui signifie profond. Des recherches ultérieures ont abouti à la conclusion que le nom n'était qu'une déformation anglaise du mot français « fendu ».[1] On a également donné ce nom au cap qui protège l'entrée du bassin Minas, qui constitue le bras sud-est de la baie de Fundy.

En 1947, une région dominant la baie de Fundy est choisie en vue de créer un premier parc national au Nouveau-Brunswick. Cette région comprend une superficie de près de 207 km^2 de terrain onduleux recouvert de forêts, qui s'élève en gradins depuis la baie. Le mouvement rapide et l'ampleur des marées, ainsi que l'action du vent et des vagues, ont creusé et sculpté dans le littoral accidenté des baies abritées et des promontoires escarpés. La beauté sauvage du littoral du parc contraste fortement avec le milieu paisible de ses hautes terres boisées qui s'élèvent jusqu'à 366 m au-dessus du niveau de la mer. Le parc est pourvu de nombreux petits lacs qui, pour la plupart, donnent naissance à des ruisseaux, lesquels à leur tour alimentent les principales rivières du parc, la Upper Salmon et la point Wolfe.

Bon nombre de ces ruisseaux coulent au fond d'étroites vallées encaissées et leurs eaux dévalent en cascades vers la mer toute proche. Les forêts, qui comprennent diverses espèces d'arbres feuillus et d'arbres résineux toujours verts, sont superbes en automne, où l'or et le pourpre des caduques se détachent nettement sur les couleurs sombres des conifères. C'est le premier ministre du Nouveau-Brunswick, l'honorable J.B. McNair, qui, après un concours lancé dans les écoles de la province, a choisi le nom du parc.

Négociations préliminaires

Bien que les négociations en vue d'établir un parc national au Nouveau-Brunswick aient été entreprises dès 1926, il a fallu attendre 22 ans avant la création officielle du parc. C'est la société protectrice de la faune du Nouveau-Brunswick qui, par l'entremise de son président, Allan G. McAvity de Saint-Jean, a dirigé la longue campagne entreprise par les sociétés de conservation, les chambres de commerce et des particuliers dans le but de doter la province d'un parc national.[2] La Chambre de commerce de Saint-Jean et l'Office de tourisme du Nouveau-Brunswick appuyaient également cette campagne. À la suite d'une réunion tenue à Moncton en septembre 1928, on a établi un comité de promotion du parc national, composé de membres des chambres de commerce et des sociétés de conservation de toute la province. Un an plus tard, le comité proposait au gouvernement provincial six emplacements distincts en vue de la création d'un parc national,[3] notamment une région du comté Northumberland comprenant le mont Carleton, et deux régions faisant face à la baie de Fundy, dont l'une était située près de Lépreau dans le comté Charlotte, et l'autre dans le comté d'Albert. Quant aux deux autres emplacements proposés, ils se trouvaient aux alentours des lacs Chiputneticook à la limite occidentale de la province, sur le cours supérieur de la rivière Miramichi, et dans le refuge de la faune Canaan, près de Canaan.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a manifesté son intérêt lorsque le ministre des Terres et Mines, C.D. Richards, accompagné de Allan McAvity et Byron Tozer, tous deux représentants des sociétés de conservation du Nouveau-Brunswick, ont rencontré le ministre de l'Intérieur Charles Stewart à Ottawa, le 16 janvier 1930. À la suite d'une discussion portant sur les mérites de plusieurs emplacements, Stewart a accepté qu'une inspection de toutes les régions proposées soit faite par un agent du ministère. Un peu plus tard, au mois de mai, Stewart annonçait à la Chambre des communes : « Le gouvernement a l'intention de créer un parc national dans chaque province, à condition que chacune d'elles cède, à cette fin au gouvernement fédéral, sans frais ni hypothèques, une superficie de terrain qui réponde aux normes fixées pour les parcs nationaux ».[4]

Visite des emplacements proposés

M. R.W. Cautley, A.F., d'Ottawa, est chargé d'inspecter les emplacements proposés en septembre 1930. Le colonel H.H. Ritchie, garde de parc en chef du Nouveau-Brunswick, l'accompagne. Après examen des six emplacements déjà mentionnés, Cautley accorde sa préférence à une région située près de Lépreau, qui comprend une superbe plage de sable dans la rivière New. Son choix se porte ensuite sur une région du comté d'Albert qui donne également sur la baie de Fundy. D'après Cautley, l'emplacement du mont Carleton n'offre aucun panorama exceptionnel et, en outre, c'est la région la moins accessible de toutes.[5] En mars 1931, la province vote une loi autorisant l'expropriation des terres destinées à la création de parcs nationaux ainsi que leur cession ultérieure au gouvernement fédéral.[6] En avril 1933, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Richards, offre

officiellement la région de Lépreau, à condition que le gouvernement du Canada se charge de l'aménager dans le courant de l'année, en y construisant des routes et des bâtiments, et rembourse à la province les frais des travaux d'amélioration.[7] Cette offre est refusée.

La conjoncture économique du début des années 1930, qui se traduit par une restriction considérable des dépenses publiques, freine les négociations. Toutefois, le projet visant à créer un parc est repris en 1936 à la suite d'un remaniement ministériel survenu aux niveaux fédéral et provincial. En janvier de cette même année, le nouveau ministre provincial des Terres et Mines, F.W. Pirie, envoie une lettre au ministre de l'Intérieur à Ottawa, T.A. Crerar, pour lui recommander la création d'un parc dans les environs du mont Carleton. On lui répond que, malgré les conclusions plutôt négatives du rapport qui avait été rédigé précédemment sur la région, on entreprendrait une seconde inspection de l'emplacement en question. Cette dernière est effectuée par R.W. Cautley en août et en septembre 1936. En outre, on visite de nouveau l'emplacement du comté d'Albert et on examine en détail un nouvel emplacement, situé sur le long bief de la rivière Saint-Jean, qui comprend le mont Champlain. Une fois de plus, Cautley recommande de ne pas choisir l'emplacement du mont Carleton. Par contre, il est enchanté par les possibilités qu'offre l'emplacement du mont Champlain et lui donne la priorité absolue sur toutes les régions qu'il a inspectées jusque là. La région de Lépreau et le comté d'Albert constituent ses deuxième et troisième choix.[8]

En 1937, le gouvernement du Canada est disposé à entreprendre la création d'un parc national au Nouveau-Brunswick, dès qu'il sera parvenu à s'entendre avec les autorités provinciales sur le choix d'un emplacement propice. La loi votée par le parlement du Canada en avril 1937, autorise la création d'un parc par voie de proclamation, aussitôt que le gouvernement fédéral aura reçu des titres de propriété satisfaisants sur les terres choisies pour l'établissement d'un parc.[9] Bien que les autorités du Nouveau-Brunswick désirent vivement que les démarches aboutissent, elles hésitent à accepter les recommandations des fonctionnaires de la Direction des parcs nationaux, concernant les trois régions choisies en priorité. Elles estiment que le coût des terrains du mont Champlain, de Lépreau et du comté d'Albert sera excessif et que les personnes qui occupent ces régions depuis longtemps leur tiendront rigueur de ces mesures d'expropriation.

En avril 1937, l'honorable F.W. Pirie demande qu'on visite un nouvel emplacement situé au sud du mont Carleton, qui comporte beaucoup de beaux lacs. L'inspecteur en chef des parcs nationaux, James Smart, entreprend, en compagnie de M. Pirie, l'examen des lieux. À cette fin, ils survolent en hydravion les régions de Lépreau, du mont Champlain, et du comté d'Albert, ainsi qu'un emplacement situé au sud du mont Carleton. Dans son rapport, Smart confirme que l'emplacement qui se prête le mieux à l'établissement d'un parc national, est celui du mont Champlain, sur la rivière Saint-Jean. En novembre 1938, il visite encore une autre région à la demande de M. Pirie, mais cet emplacement, situé près de St. Martins dans la baie de Fundy, est jugé inadéquat.

Création du parc

La déclaration de la seconde guerre mondiale en 1939, a pour effet d'interrompre toutes les activités liées à la création du futur parc. Le projet est repris en février 1947, lorsque le ministre provincial des Terres et Mines, R.G. Gill, invite le ministre des Mines et Ressources, J.A. Glen à envoyer un haut fonctionnaire des parcs à Frédéricton, en vue d'un entretien. Au cours d'une réunion tenue le 27 mars de la même année, Smart et les autorités provinciales examinent en détail les avantages de trois emplacements répondant aux normes du gouvernement fédéral, soit ceux du mont Champlain, du comté d'Albert et de Lépreau. A la suite de cette réunion, Smart entreprend en mai 1947, une dernière visite de l'emplacement du comté d'Albert, et prévoit dans son rapport des limites susceptibles d'être approuvées par le gouvernement fédéral. M. Gill confirme la décision de choisir une région du comté d'Albert pour en faire un premier parc national au Nouveau-Brunswick, dans une lettre adressée à l'honorable C.D. Howe, ministre suppléant des Mines et Ressources.[10] En février 1948, le contrôleur des parcs nationaux à Ottawa reçoit des titres de propriété en bonne et due forme pour une superficie de 206 km^2 cédée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick au gouvernement fédéral. Le nouveau parc est créé à la suite d'une proclamation officielle dans la Gazette du Canada du 10 avril 1948, conformément à la loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux de 1937.

Historique

Les premiers visiteurs de la baie de Fundy furent le Sieur de Monts et Samuel de Champlain qui remontèrent depuis son embouchure, et ce, le 24 juin 1604, la rivière Saint-Jean, qu'ils baptisèrent ainsi en l'honneur de la fête de Saint-Jean-Baptiste célébrée ce jour-là. Plus tard, de Monts et Champlain retourneront à l'île Sainte-Croix ou Dochet où, au printemps suivant, ils abandonneront leur colonie qui avait connu des revers de fortune pour s'installer dans un endroit plus attrayant situé à Port Royal, dans le bassin d'Annapolis. Cette nouvelle colonie est devenue le premier établissement permanent fondé par les Européens au nord du golfe du Mexique.

L'occupation permanente des terres situées au nord de la baie de Fundy n'a eu lieu qu'après l'arrivée des Loyalistes en 1783. L'année suivante, une vague de colonisation aboutit à la création de la province du Nouveau-Brunswick. Saint-Jean est la première ville qui est fondée dans la nouvelle province. Quant au comté d'Albert, qui englobe le parc, il est constitué en 1846, de l'ancien comté de Westmorland. La paroisse d'Alma, nommée ainsi en mémoire de la bataille d'Alma livrée au cours de la guerre de Crimée, est établie en 1857. La fondation du village d'Alma, la plus importante collectivité des environs du parc, remonte à l'année 1825, au cours de laquelle un officier de l'armée, du nom de Brown, est venu s'installer près de l'embouchure de la rivière Upper Salmon. Après l'octroi de concessions à quelque 25 personnes, une importante colonie d'Irlandais s'établit entre 1830 et 1835 dans ce qui est aujourd'hui la partie septentrionale du parc, le long de la route Shepody. Cette colonie, qui s'appelait New Ireland, est disparue depuis longtemps.

La plupart des terrains bordant la baie de Fundy ont été acquis, à titre de concessions, par des officiers à la retraite. Le colonel J. Coffin possédait 405 ha de terres qui s'étendaient au-delà de l'embouchure de la rivière Upper Salmon, et des ruisseaux Salmon et Flat. Une

autre concession a été accordée au commandant John Ward à Point Wolfe, au sud-est d'Alma. L'exploitation forestière est devenue la principale industrie et, pendant plus de 100 ans, elle a fourni de l'emploi à bon nombre d'habitants de la région. En 1832, on a construit une scierie à Point Wolfe, et quatre ans plus tard, on en a installé une autre sur l'emplacement actuel d'Alma. Lorsque le commerce du bois était florissant, le chargement des goélettes à trois et quatre mâts se faisait aux quais de Point Wolfe et d'Alma; quant aux navires plus gros, ils étaient chargés au large à l'aide de chalands. On exploitait également des usines à l'intérieur des terres, notamment à Hastings, situé à environ trois kilomètres au nord-ouest d'Alma, et au Lac Bennett, près de la route 114. La construction de navires a également fourni de l'emploi aux habitants d'Alma pendant quelques années.

C'est ensuite le déclin de l'industrie du bois. En 1948, c'est la fermeture de l'usine de Point Wolfe, exploitée depuis longtemps et dont la production annuelle se chiffrait à plusieurs millions de pieds de planche. Un terrain de pique-nique est aujourd'hui aménagé sur son emplacement. L'usine d'Alma, qui avait fourni de nombreux emplois pendant des années, est détruite par un incendie en 1952 et n'est pas remplacée.

Lors de la création du parc en 1948, environ 50 familles exploitaient des fermes ou de petits domaines dans les villages d'Hastings, d'Alma Ouest et de Point Wolfe. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a exproprié toutes les propriétés foncières, et leurs anciens occupants ont été s'installer à l'extérieur du parc. De petits cimetières, des digues et des ponts couverts pittoresques rappellent les premiers habitants. Des vestiges des quais de Point Wolfe, qui avaient autrefois des dimensions considérables, subsistent également en aval de la digue, de même que le pont couvert qui, de nos jours, conduit au terrain de camping de Point Wolfe. Un certain nombre d'anciennes routes servent actuellement de coupe-feu ou de routes secondaires, tandis que d'autres sont devenues des sentiers.

Aménagement

Vers la fin de 1947, après que les ingénieurs du parc eurent arpenté le terrain, on a pris des mesures visant à installer les services essentiels dans le nouveau parc. En mars 1948, un agent forestier expérimenté, E.G. Saunders, est nommé directeur du parc, et on accorde des contrats en vue de l'exécution de travaux de construction dans le parc. Les premiers sont entrepris sur un emplacement réservé à l'administration du parc et aux loisirs, situé sur un terrain d'alluvions compris entre la rivière Upper Salmon et le ruisseau Dickson. Pour réaliser les plans d'aménagement, il a fallu démolir un certain nombre de bâtiments qui appartenaient aux anciens habitants et entreprendre d'importants travaux de terrassement qui ont nécessité l'utilisation de 15 300 m^3 de terre arable. En 1949, on construit un immeuble pour l'administration, une résidence pour le directeur, un grand dortoir, une cuisine et une salle à manger pour le personnel, des remises et des ateliers de réparation et d'entreposage. On choisit des emplacements réservés aux loisirs en vue notamment d'aménager une grande piscine extérieure avec un vestiaire, des courts de tennis, un boulingrin, et un terrain de camping. L'aménagement d'un terrain de golf de neuf trous, sur lequel est construit un vaste pavillon, a constitué une autre réalisation importante.

Un personnel est recruté et un service de gardes est mis sur pied, des logements sont construits aux endroits stratégiques, et la reconstruction ou l'amélioration des routes et des sentiers est entreprise. Dès juillet 1950, les travaux sont suffisamment avancés pour que l'on permette au public d'utiliser les services destinés aux visiteurs. Le parc est inauguré officiellement le 29 juillet 1950 par le ministre des Mines et Ressources, Robert H. Winters. Des personnalités notamment le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick D.L. MacLaren, et le premier ministre, J.B. McNair, sont invitées aux cérémonies d'ouverture qui comprennent l'inauguration du terrain de golf et de la piscine.

L'augmentation du nombre d'employés et de gardes exige d'autres travaux d'aménagement. En 1952 et 1953, on construit des logements pour l'ingénieur et le garde en chef du parc. En 1953, une remise pour le matériel des gardes s'ajoute à l'ensemble des bâtiments de l'administration centrale. Des postes sont établis au lac Wolfe en 1950, à Point Wolfe en 1952, et au lac Brook, situé sur la limite orientale du parc, en 1956. En 1950, on installe à l'entrée nord-ouest un poste de contrôle de la circulation qui, pendant quelques années, servira également de bureau de renseignements. Un bâtiment comprenant plusieurs ateliers s'ajoute en 1961-62 à ceux situés près du siège administratif. Des garages sont construits à tous les postes de garde, près des logements de l'administration centrale, et à la résidence du directeur. La construction d'une tour de détection des incendies sur le versant de la colline d'Hastings en 1950 aide à la prévention des incendies dans le parc. Une autre tour sera construite au nord-ouest du lac Laverty en 1963. L'installation d'un système radioélectrique à très haute fréquence, mis en service en octobre 1961, améliore les communications entre l'administration centrale et les postes du parc.

Les routes

Un autre travail d'envergure fut d'établir un nouveau tracé et de reconstruire la route provinciale 14 (l'actuelle route 114) qui traverse le parc depuis le pont de la rivière Alma, à la limite sud-est, jusqu'au lac Wolfe, qui s'appelait alors le lac View, à la limite nord-ouest. Le chemin sinueux recouvert de gravier qui existait en 1948 est devenu une route moderne au cours des trois années suivantes. Le tracé de la route a été modifié à plusieurs endroits, notamment sur la colline Hastings. En 1950, la route est refaite et recouverte de gravier et d'un mortier de ciment sur ses 20 km. Elle sera asphaltée l'année suivante. Après que l'on eut, en 1954, modifié le tracé de la route provinciale 114 pour la faire passer directement à côté de la limite nord-ouest du parc, on construisit en 1955 un nouveau tronçon de 800 m dans le parc pour relier la nouvelle route provinciale à l'ancienne route. Ce tronçon est asphalté en 1956. Une grande partie de la route Point Wolfe, l'une des promenades les plus populaires, est reconstruite entre 1948 et 1950. Les derniers 800 m sont reconstruits en 1956, et la route entière est améliorée et asphaltée en 1960. En 1950, on modifie le tracé d'un tronçon reliant la route Point Wolfe à Herring Cove, qui sera élargi et reconstruit au cours de l'année 1953-1954, et recouvert d'une couche de mortier en 1960. De 1953 à 1956, on améliore les routes secondaires du

parc, notamment les routes Old Shepody et Forty-five. Cette dernière traverse la rivière qui porte le même nom en empruntant un ancien et pittoresque pont couvert.

Les ponts

Il existait plusieurs ponts couverts lors de la création du parc. On a supprimé, en 1955, celui qui franchissait la décharge du lac Bennett après que le tracé de la route 114 eut été modifié, mais on a conservé et entretenu ceux qu'empruntent les routes Forty-five et Point Wolfe. En 1957, on a exécuté d'importants travaux de réparation au pont de la route Point Wolfe. Le plus long pont couvert dans les environs du parc était celui qui donnait accès à la route 114 à partir d'Alma. Il franchissait la rivière Upper Salmon en quatre travées, dont trois étaient couvertes, et il a servi de point de repère jusqu'à ce qu'il soit remplacé en 1967.

L'histoire de ce pont est intéressante du point de vue politique. Une loi provinciale votée en 1949, rendait le gouvernement fédéral propriétaire du pont et de la route d'accès à partir de l'est, mais le ministre des Ressources et du Développement avait refusé les titres de propriété. Étant donné que l'ouvrage était surtout utilisé par les visiteurs du parc, c'est l'administration de ce dernier, qui, pendant des années, en a assuré l'entretien, notamment en installant un nouveau tablier en 1954 et en repeignant le pont en 1957.

La province envisageait en 1960 de reconstruire le pont dans le cadre d'un programme visant à faciliter l'accès aux ressources *(Roads to Resources Agreement)*, mais le projet n'a pas abouti. La détérioration progressive du pont s'avérant dangereuse pour le public, les agents du Service des parcs nationaux et ceux du ministère provincial des Travaux publics ont entamé des négociations à ce sujet au cours d'une réunion tenue à Frédéricton en septembre 1965. À la suite de cette réunion, le ministre des Affaires du Nord et des Ressources nationales et le ministre provincial des Travaux publics sont parvenus à un accord prévoyant la construction d'un nouveau pont. Aux termes de cet accord, le gouvernement fédéral s'engageait à payer 25 pour 100 du coût du pont et la totalité des frais requis pour la construction d'un nouvel accès à l'extrémité occidentale du pont, le reste des frais étant assumé par la province. L'accord est signé le 31 mai 1966, et le nouveau pont est construit et ouvert à la circulation en juin 1967. On a supprimé la voie dangereuse que l'on devait emprunter pour accéder à l'ancien pont en venant de l'est, en construisant le nouvel ouvrage 91 m en aval. En novembre 1967, l'ancien pont est démoli, les gouvernements fédéral et provincial se partageant les frais de démolition.

Lotissement urbain

En 1950, à la suite de l'arpentage d'une petite section du parc située près du siège administratif, on a déterminé des emplacements pour la construction de bâtiments destinés à assurer les services essentiels aux visiteurs. Un premier lot est loué en 1951 pour y ériger une petite station-service, et sur un second on construit, en 1953, un magasin de souvenirs. Malgré tous les efforts de l'administration du parc pour inciter un concessionnaire à ouvrir un restaurant, ce service n'a pas été offert pendant plusieurs années. En 1954, on fait beaucoup de publicité pour un emplacement réservé à la construction d'un restaurant, et on accorde une concession, mais l'intéressé se désistera par la suite. Enfin, en 1959, les exploitants d'une concession de chalets construisent un restaurant-dépanneur. Avant l'ouverture du restaurant, on avait loué des locaux dans le chalet du club de golf pour y installer un salon de thé, ce qui avait permis de répondre en partie aux besoins des visiteurs. Cette exploitation devait peu à peu devenir un véritable restaurant.

Avant la création du parc, il existait déjà à Herring Cove quelques chalets construits sur des terrains privés. Leurs propriétaires avaient été priés de quitter les lieux à la suite des mesures d'expropriation prises par le gouvernement provincial. En vue de fournir d'autres terrains destinés à la construction de résidences d'été, le Service des parcs nationaux entreprend en 1950 l'arpentage du lotissement Bayview, situé à l'ouest de la piscine, sur une crête qui domine la baie de Fundy. Cet emplacement, appelé Devil's Half-Acre était assez grand pour contenir trois ensembles comprenant un total de 25 lots. En 1952, on termine la construction d'une route partant de la route Point Wolfe et menant au lotissement mais la location de lots pour la construction de chalets est abandonnée en raison du coût élevé des services d'eau et d'égout. Au début de 1956, on vante les mérites du lotissement, destiné à l'aménagement de chalets, mais on ne reçoit aucune offre. En 1957, une partie du lotissement est louée à l'école d'art et d'artisanat du Nouveau-Brunswick.

Hébergement

Normalement, les logements destinés à l'hébergement des visiteurs dans les parcs nationaux sont construits par des entreprises privées. Toutefois, comme ces dernières ne répondaient pas à la demande, le ministère des Ressources et du Développement a entrepris la construction de chalets dans trois parcs nationaux des provinces de l'Atlantique. Les plans prévoyaient l'aménagement de chalets d'un style différent dans le parc de Fundy et 14 chalets ont été construits en 1949. Après une adjudication publique, ces bâtiments sont loués à un concessionnaire en 1950. Cette année-là, on ajoute 15 chalets ainsi qu'un bâtiment servant à l'administration et on autorise le concessionnaire à les utiliser. En 1957, les chalets et les bâtiments annexes sont vendus au concessionnaire.

Le besoin croissant d'installations d'hébergement amène le ministère à entreprendre, dans le cadre d'un programme visant à créer des emplois pendant l'hiver de 1957-1958, la construction d'un motel de 20 chambres et l'aménagement d'un ensemble de 24 chalets sur les pentes de la colline Hastings, à l'est de la route 114. Le motel et les chalets offrent une vue superbe sur la baie de Fundy. La construction commencée en février 1958 sera terminée au début de l'année suivante. À la suite d'une adjudication publique, le motel et les chalets sont donnés à bail à deux concessionnaires différents en avril 1959. Dans le courant de l'année, on ajoute un bâtiment servant à l'administration, qui depuis lors porte le nom de « chalets alpins » (*Alpine chalets*).

Terrains de camping

Depuis sa création, le parc national de Fundy a joui d'une popularité exceptionnelle auprès des campeurs. Le premier terrain de camping, situé sur une bande de terre dominant Alma et la rivière Upper Salmon, est ouvert en 1950. plus tard, on y ajoute d'autres installations, notamment un abri-cuisine et des services d'utilité et, en 1953,

on le dote de 50 emplacements additionnels. Le terrain initial comportait quelques emplacements réservés aux remorques. En 1959, on aménage un terrain consacré uniquement aux remorques, et on y installe les services essentiels; ce terrain, une fois préparé, sera en mesure d'accueillir 29 véhicules. On ouvre aussi dans les environs plusieurs petites aires de camping au lac View, appelé aujourd'hui lac Wolfe, au lac Bennett et à Herring Cove. Plus tard, le terrain d'Herring Cove sera réservé à l'utilisation diurne et on procédera à l'aménagement d'un terrain sans service à Houston Place, qui depuis a été nommé Mic Mac. Depuis 1968, ce terrain est utilisé pour le camping collectif.

Dès 1958, le nombre de campeurs utilisant les installations du parc avait augmenté de 3 000 par rapport à 1957, et de 8 000 par rapport à 1956. En 1959, on entreprend la construction d'un terrain de camping à Point Wolfe. La façade des bâtiments érigés sur ce terrain est en brique. En 1962, 100 emplacements seront ouverts aux campeurs qui, l'année suivante, disposeront de 150 emplacements additionnels. Ce terrain de camping sera doté en 1967 d'une nouvelle installation grâce à l'aménagement de douches payantes dans les salles de bain. La demande incessante de nouveaux terrains de camping entraîne l'aménagement d'un autre terrain équipé le long de la route 114, à environ trois kilomètres au nord-ouest de l'administration centrale du parc. On utilisait cet emplacement, appelé d'abord Bogle Farm et plus tard Chignecto, pour absorber le trop-plein des autres terrains. L'aménagement du nouveau terrain est entrepris en 1964. Il était conçu de façon à fournir des emplacements sur les côtés nord et sud de la route. La partie nord du terrain est ouverte le 1er juillet 1967 et, au cours des neuf semaines qui suivent, elle accueille 21 800 campeurs. Quant à la partie sud, elle est achevée en juillet 1968. À la fin de la saison de 1968, le nombre de visiteurs ayant utilisé le terrain avait augmenté de 37,5 pour 100, par rapport à l'année précédente. En 1968, on envisage l'aménagement d'un autre terrain de camping équipé sur la rive sud-est du lac Wolfe, près de l'angle nord-ouest du parc. À la fin de cette année, les travaux sont déjà bien avancés, étant donné qu'on a défriché 200 emplacements de camping et tracé des voies d'accès. Les travaux se poursuivront en 1969 et 1970, année pendant laquelle une partie du terrain sera ouverte aux visiteurs.

Alimentation en eau

La première conduite d'eau alimentant l'administration centrale du parc date de l'année 1949-1950. L'eau provenait du ruisseau Dickson dans lequel on avait installé un bassin collecteur. Un système de pompes conduisait l'eau jusqu'à un réservoir construit à flanc de coteau, situé à un niveau supérieur à celui du terrain de golf. Bien qu'en 1955, la capacité du réservoir ait été accrue, l'approvisionnement en eau était insuffisant pendant les périodes de faibles précipitations. Afin de répondre à la demande qui serait créée après la construction de nouveaux logements pour les visiteurs, on commence en 1957 l'installation de canalisations. En 1958 et 1959, on construit sur les pentes de la colline Hastings au-dessus du bureau principal du parc, deux réservoirs en béton d'une capacité de 15 911 hL et 455 hL ainsi qu'une chambre de vannes. L'eau provenait de la rivière Upper Salmon grâce à une station de pompage construite à l'embouchure du ruisseau Kinnie. Cette nouvelle installation est mise en service en avril 1969, et en novembre 1960, on complète l'aménagement d'un nouveau réseau de distribution dont la construction a nécessité 1 890 m de tuyaux en fer coulé. La construction d'une station de pompage en brique en 1959 et, l'année suivante, d'un réservoir en béton d'une capacité de 9 092 L permet d'alimenter suffisamment le nouveau terrain de camping de Point Wolfe. L'eau servant à cette installation provient de la rivière Point Wolfe. Quant au terrain de camping de Chignecto, il est alimenté par de l'eau provenant du réservoir de l'administration centrale, qui est pompée et acheminée vers un réservoir construit sur le terrain de camping pour être ensuite distribuée.

La piscine

La construction d'une vaste piscine extérieure creusée sur le littoral de la baie de Fundy à l'embouchure du ruisseau Dickson a permis l'aménagement d'une importante aire de loisirs dans le parc. Les travaux ont été entrepris en 1948 et achevés en 1950. La piscine est alimentée en eau salée provenant de la baie, l'eau étant ensuite filtrée et chauffée à l'intérieur du bâtiment attenant à la piscine. Cet édifice comprend également des vestiaires pour hommes et pour femmes ainsi que des locaux réservés à l'administration. Après l'ouverture du parc en 1950, un concessionnaire a exploité une buvette dans ce bâtiment pendant plusieurs saisons. En 1955, on a dû agrandir le vestiaire des hommes en raison de l'augmentation du nombre des baigneurs. Pour ce faire, on a déménagé la buvette que l'on a installée, la même année, dans un nouvel édifice construit à proximité du parc de stationnement public. En 1957, on a installé un coupe-vent en verre à l'extrémité sud de la piscine, afin de protéger les clients contre les vents soufflant de la baie.

Le terrain de golf

Dès ses débuts, le terrain de golf du parc a joui d'une grande popularité. C'est l'un des principaux architectes paysagistes du Canada, Stanley Thompson, qui avait, en 1947, choisi son emplacement, dans la vallée du ruisseau Dickson. Plus tard, Thompson entreprendra, sous contrat, l'arpentage du terrain et élaborera un plan général en vue de la création d'un terrain de 18 trous ainsi que des plans détaillés en vue de l'aménagement immédiat de neuf trous. La construction, commencée en 1948, est pratiquement terminée l'année suivante. Le parcours, qui comprend de nombreux accidents de terrain, est ouvert en juillet 1950. Un vaste pavillon construit en moellons de grès complète les installations. Ce pavillon comprend un salon, des bureaux, ainsi que des vestiaires pourvus de douches et de toilettes à l'usage des hommes et des femmes. En 1953, on accorde par voie d'adjudication publique une concession en vue de l'établissement d'un salon de thé dans le bâtiment. Après avoir rénové et agrandi la cuisine et les installations frigorifiques, on consacre la majeure partie du salon du pavillon au salon de thé afin de répondre aux besoins des visiteurs. Une petite boutique spécialisée, qui avait été construite en 1950 près du premier tee, sera remplacée par un plus grand bâtiment en 1962. Aux termes de son contrat, l'expert consulté pour la création du terrain de golf devait également élaborer des plans et des devis en vue de l'aménagement de courts de tennis et d'un boulingrin. Ces

installations sont construites en 1950 près du pavillon du terrain de golf. On a en outre aménagé un vaste terrain pour la pratique des sports de plein air à l'est des courts de tennis et du boulingrin.

Autres attraits

En 1951, on a construit de nouvelles installations à l'intention des visiteurs, notamment une grande salle de réunion située à proximité du terrain de camping qui se trouve près du bureau principal du parc. Ce bâtiment, conçu pour servir de lieu de réunion et de divertissement aux visiteurs du parc, était réservé au public. De plus, on a aménagé un amphithéâtre en plein air comptant 800 sièges sur un emplacement situé près du centre administratif et dominant l'étang McLaren. Les plans prévoyaient également la construction d'un kiosque à musique dans lequel on pouvait installer un écran ce qui a permis la représentation de divers spectacles en plein air.

La pêche sportive

Le parc offre des possibilités diverses en ce qui concerne la pêche à la ligne. On trouve la truite mouchetée et la truite arc-en-ciel dans de nombreux petits lacs et ruisseaux et le saumon de l'Atlantique dans les rivières Upper Salmon et Point Wolfe. En 1950, on a entrepris des études biologiques portant sur les eaux du parc, et le rempoissonnement des lacs et des cours d'eau a donné des résultats satisfaisants. La construction en 1952 d'un barrage et d'un canal de trop-plein à la décharge du lac Bennett a fait monter le niveau de l'eau de 1,82 m et a eu des conséquences favorables pour la pêche. C'est dans ce lac et dans le lac Wolfe que les pêcheurs à la ligne ont attrapé les plus grosses truites.

En 1953, on a ouvert le barrage construit près de l'embouchure de la rivière Point Wolfe pour inciter le saumon à remonter le courant. Toutefois, cette tentative n'a pas réussi à accroître la pêche de façon significative, et elle a malheureusement entraîné l'assèchement de l'étang pittoresque situé en amont du barrage. En 1958, on fermera le pertuis du barrage et on installera des vannes d'écluse pour permettre le passage des saumons à marée haute à l'automne.

Quelques années après l'incendie qui, en 1952, avait détruit une usine près d'Alma, on a remarqué que la quantité de saumons dans les rivières Upper Salmon et Alma s'était nettement accrue. On explique cette augmentation par la disparition d'un barrage utilisé autrefois au cours de l'exploitation forestière et qui avait été emporté par les eaux en crue. En 1967, on entreprend le repeuplement du cours supérieur des rivières Point Wolfe et Upper Salmon. On espère que d'autres études et de nouveaux rempoissonnements permettront de repeupler en saumon ces importantes rivières.

Art et artisanat

Les visiteurs du parc qui aiment s'adonner à leur passe-temps favori utilisent largement les installations mises à leur disposition par l'école d'art et d'artisanat du Nouveau-Brunswick, qui est parrainée par le gouvernement de la province. Pendant plusieurs saisons, on a permis à l'école d'utiliser provisoirement la salle de réunion construite en 1951 à proximité du bureau central du parc. On se servait de la salle principale pour y exposer des travaux d'artisanat et on donnait des cours au sous-sol. Dès 1956, le ministère provincial de l'Industrie et du Développement est en mesure d'entreprendre la construction d'ateliers. Après avoir examiné plusieurs emplacements, on choisit le lot « C » du lotissement de Bayview qui domine la baie de Fundy. Deux bâtiments sont construits en août 1956 et, l'année suivante, on achèvera la construction de trois autres ateliers. Pour les alimenter en eau durant l'été, on prolonge la canalisation principale du parc. La province assume les frais de cette installation. En 1960, on autorise l'école à élargir le champ de ses activités en mettant à sa disposition deux nouveaux lots. En août de la même année, on construit un sixième bâtiment. Depuis lors, l'école est devenue une attraction populaire, et, chaque année, de nombreux visiteurs que l'on initie au tissage, au travail du cuir, du bois et du métal, viennent y acquérir une connaissance pratique dans le domaine de l'artisanat. Les artisans rapportent avec eux les pièces réalisées à l'école.

Programme d'interprétation

La topographie du parc, qui comprend à la fois des forêts, des campagnes et un littoral pittoresque baigné par les marées exceptionnelles de la baie de Fundy, se prête à l'étude des phénomènes naturels. Avant la mise sur pied d'un programme d'interprétation en 1961, un agent du Service canadien de la faune avait entrepris, en 1948, une étude, qui lui avait permis d'identifier 77 espèces d'oiseaux. Au cours de l'été de 1949, un agent saisonnier du parc entreprend une étude botanique qui lui fait découvrir une abondance de plantes parmi lesquelles il recueille 200 espèces afin de les disposer dans un herbier. On ouvrira en 1959 les premiers sentiers le long du ruisseau Kinnie et près des chutes du ruisseau Dickson. Après la nomination d'un naturaliste saisonnier en 1961, on organise des feux de camp et des excursions. Quatre ans plus tard, on nommera un naturaliste permanent qui, l'année suivante, sera aidé d'un adjoint saisonnier. L'ouverture du sentier Coppermine en 1960 et l'aménagement du sentier Beaverlodge en 1965 permettent d'étendre le réseau de sentiers. Dès 1968, plus de 65 000 visiteurs participeront au programme d'interprétation. On organise la même année à Herring Cove une exposition afin d'expliquer le phénomène des marées exceptionnelles de la baie de Fundy. Les articles d'exposition, notamment une maquette réduite de la baie et quatre panneaux d'illustration, seront installés en 1969. On prévoit organiser de nouvelles expositions ailleurs dans le parc, pour expliquer les aspects historiques et écologiques intéressants se rapportant tant au passé qu'au présent.

Recherche sur la culture de la pomme de terre

La présence d'une station de recherche sur la culture de la pomme de terre, construite sur un haut plateau à l'ouest d'Herring Cove, a donné au parc national de Fundy un caractère particulier. Avant la création du parc, le ministère fédéral de l'Agriculture y avait, pendant quelques années, poursuivi des essais en vue d'améliorer la culture de la pomme de terre. En raison de son isolement le terrain occupé convenait parfaitement à la culture de la pomme de terre, et, en 1947, on a permis l'utilisation permanente du sol pour une période de dix ans. En 1949, on cesse d'exploiter un petit terrain de moindre importance situé près de Herring Cove et, deux ans plus tard, on porte la superficie de la station de recherche à dix

hectares. En 1958, on autorise l'exploitation de six hectares supplémentaires. Au cours des ans, on a modernisé la station en y construisant des bâtiments pour les services administratifs et l'entreposage. On a creusé des puits pour assurer l'alimentation en eau et on a entouré les champs de pomme de terre de clôtures pour empêcher les chevreuils de passer sur les terres cultivées.

On justifie l'occupation de cet emplacement en se fondant sur le fait que la recherche poursuivie fournit, de par sa nature même, un service aux Canadiens et qu'elle profite particulièrement à l'une des industries agricoles fondamentales de la province. Bien qu'on ait prolongé indéfiniment le délai initialement prévu pour l'arrêt de l'expérimentation dans le parc, des propositions relatives à la planification des terres ont en fin de compte mené à la décision d'installer ailleurs la station de recherche. En octobre 1970, à la suite d'audiences publiques tenues aprés la présentation de plans directeurs provisoires du parc national de Fundy, des représentants de Parcs Canada et du ministère de l'Agriculture conclurent une entente ayant pour objet de mettre fin aux recherches sur la pomme de terre à l'intérieur du parc. Un nouvel emplacement fut trouvé à Benton, au Nouveau-Brunswick, et le 31 décembre 1974, l'ancien emplacement de Herring Cove a été libéré.

Projets d'agrandissement du parc

Bien que le parc de Fundy soit parmi les plus petits du réseau, il est rapidement devenu si populaire que ceci eut pour effet de mettre à rude épreuve ses installations destinées au grand public. Les terrains de camping ont attiré un nombre toujours croissant de campeurs venant non seulement du Canada mais aussi de l'Est des États-Unis. En 1950, durant sa première année complète d'activité, le parc a reçu près de 63 000 visiteurs. Deux ans plus tard, le nombre total des visiteurs dépasse 100 000 personnes, et en 1960, ce chiffre a plus que doublé. Toutefois, au cours des années 60, le nombre des visiteurs s'est accru considérablement pour atteindre, en 1966, le chiffre record de 753 000. Entre 1967 et 1970, le taux de fréquentation du parc a légèrement baissé, mais la moyenne annuelle de visiteurs est demeurée nettement supérieure à 600 000. En 1971, le nombre de visiteurs s'élevait à 760 000.

De temps à autre, des propositions ont été faites par des organismes et des habitants du Nouveau-Brunswick qui préconisaient un agrandissement du parc vers l'ouest, afin d'inclure les terres qui bordent la baie de Fundy dans le comté de Saint-Jean. L'un des objectifs de ce projet était d'étendre le réseau routier du parc vers l'ouest, afin de permettre la construction d'une route côtière qui devait être appelée « Fundy Trail ». En raison de l'absence de propositions fermes de la part du gouvernement provincial, ce projet ne s'est pas réalisé. Toutefois, en 1967, on a légèrement agrandi le parc, en achetant deux petites parcelles contiguës à la route 114, à l'angle nord-ouest du parc afin d'empêcher tout aménagement inopportun le long de la limite du parc. Les négociations en vue de l'acquisition de nouveaux terrains situés aux abords de la route 114 et de l'ancienne route Shepody prennent fin en 1972, lorsque la Couronne reçoit de la société *J.D. Irving Limited* les titres de propriété de deux parcelles qui, ensemble, couvrent une superficie de 53 ha.

Entre temps, le parc national de Fundy, constitue de bien des façons, un avantage pour les Canadiens. Il préserve comme patrimoine naturel une région qui comprend le plateau des hautes terres calédoniennes et le littoral de la baie de Fundy et qui offre des paysages qu'on ne retrouve nulle part ailleurs au Canada. Le parc sert d'habitat à une variété d'animaux et il présente des possibilités exceptionnelles pour de nombreuses activités de loisirs de plein air. Les projets futurs d'utilisation et d'expansion du parc devraient contribuer à augmenter sa valeur auprès des Canadiens.

Références

1. Webster, J.C., *An Historical guide to New Brunswick*, Bureau d'information touristique du Nouveau-Brunswick, 1930.
2. Dossier F. 2 de la Direction des parcs nationaux, 12 mars 1926.
3. *Telegraph Journal* de Saint-Jean, 27 septembre 1929.
4. Hansard, 26 mai 1930.
5. Dossier F. 2 de la Direction des parcs nationaux, 12 novembre 1930.
6. Statuts du Nouveau-Brunswick, 21 George V, chapitre LVII (1931).
7. Dossier F. 2 de la Direction des parcs nationaux, 21 avril 1933.
8. Ibid., 9 mars 1937.
9. Statuts du Canada, 1 George VI, chapitre 35 (1937).
10. Hansard, 11 juillet 1947, p. 5592.

Le parc national de Terra-Nova

Le parc national le plus à l'est du Canada, Terra-Nova, est un exemple frappant des terres du littoral de Terre-Neuve. Situé dans la baie Bonavista, à environ 77 km au sud de Gander, il offre des aspects extraordinaires : promontoires rocheux, littoral fort échancré, arrière-pays recouvert d'arbres aux cimes ondoyantes. Le parc, d'une superficie de 396 km^2, s'étend entre le bras nord-ouest de la baie Alexander et le fjord Clode. Il englobe également plusieurs îles situées au large de la section est du parc.

Les fjords qui délimitent ou découpent le littoral en sont les traits caractéristiques. Les glaciers ont façonné les rochers, laissant derrière eux sable, graviers et rochers. À la pointe des fjords Newman et Clode, les bancs sont constitués du sable et des graviers autrefois déposés par ces glaciers, tandis que les nombreux petits lacs d'eau douce et marécages situés à l'intérieur du parc ne sont que le résultat de l'action érosive des anciens glaciers qui les ont creusés en forme de cuvettes. L'influence exercée par la proximité de la mer est très marquée dans tout le parc. Le climat, touché par le courant froid du Labrador, dans l'océan Atlantique, se caractérise par des étés frais, des hivers doux et de nombreuses précipitations atmosphériques. En mai et en juin, il est fréquent d'apercevoir les icebergs de l'Arctique au large.

Les forêts qui recouvrent le parc sont de type boréal; les épinettes noires et les sapins baumiers en sont les espèces prédominantes. D'un bout à l'autre du parc, on rencontre des bouleaux et des peupliers blancs, qui, dans les vallées arrosées par des cours d'eau, viennent s'entremêler avec les aulnes et les érables rouges. Nombreux sont les terrains spongieux étroitement liés aux marais tourbeux de sphaignes. L'un des plus vastes est le « Gros Bog » situé dans la partie sud-ouest du parc. On peut également

y voir des arbrisseaux tels que le laurier des marais, le cassandre caliculé, la sarracénie pourpre et le thé du Labrador. La faune y est peu variée; ce manque de diversité s'explique principalement par la situation de l'île, isolée du continent. Les caribous de Terre-Neuve qui autrefois ont émigré dans l'île par milliers, se montrent parfois aux alentours du parc. Par contre, les orignaux que l'on a transportés dans la colonie de Terre-Neuve en 1878, puis en 1904, sont une espèce répandue et on peut les voir paître le long de la route transcanadienne. On trouve également des ours noirs dans ce parc.

Premières propositions de création d'un parc

En 1947, pour la première fois, on a étudié la possibilité d'élargir le réseau des parcs nationaux jusqu'à Terre-Neuve. Pendant cette année, des membres de la Convention nationale de la colonie de la Couronne ont rencontré des représentants du gouvernement canadien à Ottawa pour déterminer « la base juste et équitable sur laquelle pourrait se fonder la confédération entre les deux pays ». La délégation terre-neuvienne était composée de : F.G. Bradley, c.r., président, et de six autres notables dont Joseph R. Smallwood. Le Canada était représenté par un comité de membres du Cabinet composé et présidé par Louis S. Saint-Laurent, secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Les réunions ont eu lieu dans l'édifice central du parlement, du 25 au 29 septembre. Pendant ces jours, la délégation terre-neuvienne a été informée de la constitution canadienne et des fonctions attribuées aux divers ministères et organismes gouvernementaux. À leur tour, les Terre-Neuviens ont fourni des renseignements concernant leur province aux représentants du gouvernement. Les représentants provinciaux ayant demandé des renseignements, on leur a remis des documents spéciaux sur la création de parcs nationaux. Dans les documents fournis, il était clairement précisé que le gouvernement fédéral examinerait toute offre faite par n'importe quelle province désirant créer un parc national dans une de ses régions les plus remarquables tant sur le plan naturel que récréatif, à condition que le titre de propriété soit offert gracieusement, sans hypothèque, ni restriction. On a également déterminé la marche à suivre détaillée en vue de la création d'un parc national et les devoirs dont devrait s'acquitter un gouvernement provincial.[1]

Avant et après l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération le 31 mars 1949, des pourparlers ont eu lieu à Ottawa entre des hauts fonctionnaires du gouvernement terre-neuvien et ceux du Service des parcs nationaux du ministère fédéral des Mines et Ressources. Ces entretiens ont été suivis d'une requête officielle formulée le 24 décembre 1949 par l'honorable Edward Russel, ministre des Ressources naturelles, où il demandait l'examen de plusieurs régions provisoirement choisies dans la nouvelle province en vue de la création d'un parc national.[2] La proposition a été acceptée par l'honorable Colin Gibson, puis par le ministre fédéral des Mines et Ressources, et en mai 1950, James Smart, chef du Service des parcs nationaux, a été chargé de visiter les régions choisies et de présenter un rapport.

M. Smart s'est d'abord rendu à Saint-Jean afin de discuter avec les autorités provinciales. Le garde de parc en chef de la province, le capitaine H.W. Walters, a été nommé pour l'accompagner pendant sa tournée d'inspection. Voici les lieux qui ont été proposés : les régions de la péninsule Avalon situées près de la rivière Salmonier et de la baie Placentia, la partie supérieure de la péninsule Burin située entre la baie Placentia et la baie Fortune, la région située dans la baie Bonavista ainsi que celle qui s'étend entre la baie Trinity et la baie Conception. Voici les critères adoptés en vue du choix d'une région propice à la création d'un parc : accessibilité aux grands centres urbains, un paysage caractéristique de la province, y compris un paysage côtier; emplacement attrayant pour les touristes de l'extérieur; lieu qui inciterait les visiteurs des autres provinces à y venir; accessibilité à partir de la route transcanadienne; un minimum de modification des installations permanentes des alentours.

Dans son rapport, M. Smart confirme que la région située dans la baie Bonavista au centre du fjord Newman convient le mieux pour créer un parc et si la province y consent, il en recommande le choix.[3] Selon lui, la région, d'une superficie de 647 km^2 environ, représentait le paysage maritime le plus remarquable de la province. La route transcanadienne traverse la partie occidentale du parc; ainsi la route du parc serait reliée à Saint-Jean, le plus grand centre urbain de Terre-Neuve, et à l'aéroport de Gander. Qui plus est, la région proposée qui regroupe bon nombre de cours d'eau et lacs d'eau douce ainsi qu'une partie de la rivière Terra-Nova est un lieu de pêche au saumon et à la truite de l'Atlantique. D'autre part, le choix serait fait de façon à déranger le moins possible les propriétaires de terrains privés et les habitants sédentaires.

Bien qu'en février 1951, le rapport ait été envoyé au sous-ministre des Mines et Ressources, pour qu'il en fasse part au ministre, la province de Terre-Neuve n'en a pas été informée. Cependant, le 13 février, M. Smart avisait le capitaine Walters qu'il préférait que le futur parc soit créé dans la baie Bonavista. À cette même date, on prévenait le capitaine Walters que la création immédiate d'un parc était peu probable étant donné qu'on ne voterait pas les crédits nécessaires à cette entreprise.

Aucune mesure officielle n'a été prise par la province jusqu'au 24 décembre 1953, date à laquelle le premier ministre Smallwood a envoyé une lettre au premier ministre fédéral, M. Saint-Laurent, l'informant que le gouvernement terre-neuvien acceptait la région proposée avec satisfaction et qu'on demandait au gouvernement fédéral d'entériner cette décision. Le premier ministre Smallwood, a suggéré que l'aménagement du parc soit retardé de deux ou trois ans. Au cours de cet intervalle le Canada pourrait envisager la construction d'une route menant au futur parc, route qui ne serait qu'un tronçon de l'autoroute transcanadienne.[4]

En février 1954, le premier ministre fédéral a informé M. Smallwood que, à la suite d'entretiens avec ses collègues, on avait approuvé la création d'un parc national à Terre-Neuve. M. Saint-Laurent a également affirmé que le gouvernement était prêt à instituer, dans le cadre du Parlement, des mesures législatives visant à déclarer parc toutes terres qui, selon le Canada et la province, répondaient aux exigences établies, à condition que la province présente au Canada un titre franc d'hypothèque. Le gouvernement canadien, dès réception de l'engagement de la province à présenter un titre exempt de frais et d'hypothèque, veillerait à la rédaction du projet de loi requis et à sa présentation au Parlement.[5]

M. Smallwood a aussi été clairement prévenu que le

gouvernement fédéral était prêt à mener à bonne fin la création du parc, même s'il n'avait pas l'intention de commencer les travaux avant que les crédits ne soient disponibles. Cependant, le premier ministre affirmait que cette restriction ne devait pas retarder outre mesure la construction de la route transcanadienne qui traverserait le parc.

Pourparlers au sujet des limites

En octobre 1954, J.P. Murray, sous-ministre des Mines et Ressources de Terre-Neuve, entame les négociations par une lettre adressée à R.G. Robertson, sous-ministre des Affaires du Nord et des Ressources nationales, afin de délimiter les frontières du parc. Dans sa lettre, M. Murray remet en question le choix de la région de la baie Bonavista et du fjord Newman comme étant le plus propice à la création d'un parc national, et il demande à connaître les considérations qui ont déterminé ce choix. Il souligne l'importance des ressources forestières dans l'économie de la province et la nécessité de lui conserver toutes les bonnes régions forestières susceptibles d'être exploitées. Selon lui, une politique de mise en valeur des forêts du parc fondée sur le principe du rendement soutenu maximal serait une méthode efficace de fournir du travail aux forestiers et des matières premières aux industries, et la mise en oeuvre d'une telle politique contrebalancerait, dans une certaine mesure, les inconvénients que causerait le don de cette région en vue de la création d'un parc national.[6]

En outre, M. Murray a rappelé les besoins urgents de la province en matière d'énergie électrique additionnelle et il a affirmé catégoriquement qu'il ne pouvait recommander l'annexion de la rivière Terra-Nova au parc, à moins que le droit d'utiliser le potentiel hydro-électrique ne soit réservé à la province.

On a consulté J.A. Hutchison, directeur du Service des parcs nationaux, pour préparer la réponse à la lettre de M. Murray. M. Hutchison a expliqué les restrictions qu'imposait la Loi sur les parcs nationaux quant à l'utilisation ou à l'exploitation des ressources naturelles dans les parcs. D'après lui, il ne fallait pas envisager la mise en valeur commerciale des forêts des parcs d'après le principe du rendement soutenu et il ajoutait qu'en vertu de la loi, il ne pouvait y avoir production d'énergie hydro-électrique que pour les besoins du parc.

M. Robertson a rédigé sa réponse de façon à fournir aux autorités de Terre-Neuve toutes les raisons justifiant le choix de la région du fjord Newman comme endroit propice à la création du parc national proposé. Sa réponse comportait également un résumé détaillé des remarques qu'avait faites James Smart dans son rapport sur les divers emplacements visités. M. Robertson expliquait à M. Murray qu'en ce qui a trait au bassin hydrographique de la rivière Terra-Nova, la Loi sur les parcs nationaux interdisait l'aménagement hydraulique au sein d'un parc, si l'énergie qui y était produite devait être utilisée à l'extérieur. Parmi les solutions possibles, on envisageait la possibilité d'exclure du parc toute zone susceptible de servir à un aménagement hydro-électrique. En retour, on pourrait contrebalancer cette perte en ajoutant une autre zone. M. Robertson, à titre d'exemple, mentionnait le lac Maccles qui est situé à l'ouest, doté d'attraits naturels remarquables et bien connu pour la pêche au saumon.

Négociations relatives aux ressources forestières

La proposition d'exploiter les ressources forestières du parc a fait l'objet d'importantes négociations. Il y a eu des consultations avec l'honorable J.W. Pickersgill, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et député de Bonavista-Twillingate, qui avait reçu copie de la lettre de M. Murray, et avec l'agent forestier du Canada D.A. Macdonald. Tous deux étaient en faveur d'un plan d'aménagement forestier. Dans sa réponse à M. Murray, le sous-ministre offrait donc une concession qui dérogeait aux pratiques forestières en vigueur dans les parcs nationaux. À ce propos, il écrivait :

> *En vertu de la Loi et du règlement, il serait possible de mettre sur pied un programme de coupe relativement vaste, en vue de bien administrer et de bien protéger les forêts, compte tenu, bien sûr, de leur état. Il me semble qu'après avoir dressé un inventaire des ressources de la région, nous serions en mesure d'adopter un plan de coupe annuelle, lequel fournirait de nombreux emplois et une grande quantité de bois d'oeuvre. J'insiste sur le fait que toute coupe prévue par un tel plan devra se faire conformément aux meilleures pratiques forestières et sous la surveillance directe des agents du parc. On abattrait les arbres choisis et marqués par ces agents. La coupe effectuée à des fins commerciales, même en conformité avec les principes régissant la politique de la mise en valeur des forêts, n'est pas praticable dans une forêt qui doit être laissée en grande partie à l'état naturel pour répondre aux exigences du parc.*[7]

En février 1955, l'honorable F.W. Rowe, ministre provincial des Mines et Ressources, informait l'honorable Jean Lesage, ministre des Affaires du Nord et des Ressources nationales, que le gouvernement de Terre-Neuve ne pourrait pas indiquer de limites pour le parc avant que ses fonctionnaires aient eu l'occasion de rencontrer leurs homologues fédéraux. À la même occasion, il exprimait l'espoir que le gouvernement fédéral poursuive l'élaboration de mesures législatives qui permettraient la création du parc une fois qu'il y aurait eu accord sur les frontières. Plus tard, en mai, M. Rowe s'est rendu à Ottawa et des dispositions furent prises pour que G.L. Scott, ingénieur en chef du Service des parcs nationaux, procède à une reconnaissance des éventuels terrains propices à la création d'un parc national à Terre-Neuve.[8]

M. Scott a visité la péninsule Burin, la baie Bonavista et les régions adjacentes, soit en empruntant les routes praticables, soit par hélicoptère; pendant son séjour, il a eu des entretiens avec un certain nombre de représentants de l'administration terre-neuvienne, y compris F.W. Rowe et son sous-ministre, P.J. Murray. M. Scott s'est rendu compte que les représentants provinciaux étaient fort peu disposés à ce qu'un parc national comprenne des terrains boisés pouvant être exploités commercialement. Le rapport d'une commission royale sur les conditions des forêts de Terre-Neuve, qui avait récemment été déposé devant le Parlement de la province, signalait que toute expansion de l'industrie provinciale du

papier et de la pâte à papier nécessiterait une utilisation complète de la région productrice de l'île.

Au cours de ces entretiens, M. Scott a proposé l'annexion d'une région située à l'ouest du fjord Clode pour remplacer les terrains du bassin hydrographique de la rivière Terra-Nova qui étaient apparemment réservés en vue d'un aménagement hydro-électrique. Cette région, arrosée par le ruisseau North-West et d'autres cours d'eaux, comportait les particularités propices à la conservation de la faune et à la pêche sportive. Cependant, les représentants provinciaux hésitaient à se prononcer au sujet de cette région avant d'en avoir examiné les ressources forestières.[9]

Pendant ce temps, on présentait au Parlement un projet de loi qui modifiait la Loi sur les parcs nationaux et comportait des clauses conditionnelles en vue de la création d'un nouveau parc à Terre-Neuve. Accepté le 28 juin 1955, ce projet de loi autorisait la proclamation de la création du nouveau parc, une fois qu'un titre de propriété franc d'hypothèque et acceptable tant par le Canada que par la province aurait été cédé au Canada.[10]

Rapports provinciaux

Le 31 août 1955, le premier ministre de la province, M. Smallwood, a de nouveau écrit au premier ministre du Canada, M. St-Laurent, au sujet du parc. Il admettait que la partie nord-est de Terre-Neuve, connue sous le nom de Terra-Nova, représentait l'endroit le plus propice à l'aménagement d'un parc. Il serait, selon lui, quelque peu difficile de prendre une décision quant aux frontières du parc et de céder le terrain, et ce pour deux raisons. D'abord, la rivière Terra-Nova représentait un potentiel hydro-électrique qui serait manifestement exploité bientôt. Il était donc important que le parc n'englobe pas cette région; M. Smallwood a également mentionné le rapport de la Commission royale sur l'exploitation forestière, généralement connu sous le nom de rapport « Kennedy », dans lequel on indiquait que l'île était suffisamment boisée pour justifier l'implantation d'une troisième usine de papier. Par conséquent, ses collègues et lui pensaient qu'il était primordial que cette terre recouverte de bois nécessaire à l'exploitation d'une troisième usine de papier ne soit pas cédée au gouvernement fédéral en vue de la création d'un parc national. Toutefois, le gouvernement provincial et les deux sociétés de bois déjà existantes proposèrent d'entreprendre une étude détaillée sur les ressources en bois que l'île offrait, étude qui dès le début, porterait sur la région proposée en vue de la création d'un parc.[11] Frank Jenkins, forestier-conseil, a été chargé de l'enquête.

À la fin de décembre 1955, la démarche importante suivante a lieu lorsque le premier ministre Smallwood fait parvenir à l'honorable J.W. Pickersgill une lettre dans laquelle il accuse réception du rapport « Jenkins » sur les ressources en bois de la région proposée pour la création du parc. Le rapport révèle que la région est constituée à environ 60 pour 100 de terrains boisés productifs sur lesquels se trouve une grande quantité de bois à pâte vendable. D'après le premier ministre, ces données semblent exclure la possibilité de créer le parc dans la région à moins que l'on ne prenne des dispositions pour que la troisième usine de papier puisse utiliser le bois, si elle était établie.[12]

Le contenu de cette lettre est porté à la connaissance du ministre des Affaires du Nord et des Ressources Nationales, l'honorable Jean Lesage, et à son sous-ministre, R.G. Robertson. On consulte alors le directeur du Service forestier, D.A. Macdonald, au sujet de la possibilité, soit de couper le bois et d'en faire le commerce, soit de faire de cet endroit une station d'expérimentation forestière au sein du parc. M. Macdonald se montre réticent, car il existait déjà cinq stations similaires au Canada. Les hauts fonctionnaires du service forestier trouvent également difficile d'émettre une opinion au sujet de la coupe du bois en se fondant sur les renseignements dont ils disposent à ce moment-là.

Les choses sont restées inchangées jusqu'au 2 octobre 1956, date à laquelle M. Pickersgill, M. Lesage et son sous-ministre, M. Robertson, ont discuté de l'impasse à laquelle ils avaient abouti quant à la création du parc et, surtout, de la question de l'exploitation des zones boisées. M. Pickersgill est d'avis qu'il suffirait probablement, pour en arriver à une entente définitive sur le parc, d'élargir quelque peu la proposition d'aménagement des forêts au sein du parc que M. Robertson avait présentée dans sa lettre du 26 octobre 1954 à M. Murray. M. Pickersgill proposait qu'une fois la troisième usine de papier établie, il faudrait étudier la coupe du bois en fonction des besoins de l'usine, compte tenu des conditions suivantes : faire la coupe de façon scientifique et sous le contrôle des autorités du parc; accomplir toutes les activités dans des zones que ne voient pas les visiteurs; vendre le bois ainsi coupé au gouvernement provincial ou aux exploitants de l'usine de papier, au prix fort du marché.[13]

Après avoir examiné la proposition de ses hauts fonctionnaires, le 17 octobre, M. Lesage informe M. Pickersgill que, pour le bois adulte et le bois ayant dépassé l'âge de la coupe, l'insertion du paragraphe suivant pourrait apporter des modifications à la proposition déjà formulée :

> *En général, le ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales serait prêt à procéder à la coupe du bois adulte et du bois ayant dépassé l'âge de la coupe, en veillant toutefois à ne pas nuire au reboisement naturel des forêts, c'est-à-dire à ne pas dépasser le taux annuel de régénération. Ce bois serait d'abord utilisé pour les besoins du parc. Le ministère accepterait de vendre le bois d'oeuvre excédent à des taux commerciaux et, de préférence, à une troisième usine de papier et de pâte à papier si une telle usine était établie à Terre-Neuve.*[14]

De plus, la proposition comportait une condition relative à l'exclusion de la coupe des arbres bordant les routes et poussant aux alentours de l'administration centrale et dans les zones aménagées à l'intention des touristes.

Entente

Il semble que ces renseignements aient été immédiatement transmis à M. Smallwood, car le 13 novembre, le Premier ministre informe M. Lesage qu'il a été mis au courant de la possibilité qui existe de permettre la coupe dans le parc du bois à maturité et du bois en voie de dépérissement, tout en respectant la régénération naturelle annuelle des forêts et de vendre le bois d'oeuvre non utilisé pour les besoins du parc, de préférence, à une

troisième usine, une fois cette dernière implantée dans la province. Il va de soi que la certitude d'un tel compromis écarte le dernier obstacle qui s'opposait à la création du parc, ainsi que M. Smallwood le confirmait :

> *J'ai consulté mes collègues et nous avons conclu qu'une telle certitude dissiperait nos craintes. Nos fonctionnaires sont maintenant prêts à rencontrer ceux de votre ministère pour discuter de la délimitation des frontières du parc, afin de procéder à la cession du terrain le plus tôt possible de façon que la création du parc ne soit pas remise à plus tard.*[15]

Il y a donc eu par la suite entretiens et échanges de lettres entre les agents des ministères fédéraux et provinciaux concernés par l'administration des parcs nationaux et des ressources naturelles. Dans une lettre adressée à l'honorable W.J. Keough, ministre provincial des Mines et Ressources, M. Lesage a confirmé la politique qui régirait l'utilisation du bois à maturité et du bois en voie de dépérissement au sein du parc. Une autre proposition visant à annexer au parc une région située aux alentours de la rivière Northwest, à l'ouest du fjord Newman, a été rejetée lorsque M. Keough a déclaré que la région offrait des possibilités d'aménagement hydro-électrique. Finalement, c'est le 14 février 1957 que M. Keough présente, au nom de la province de Terre-Neuve, le titre de propriété des terrains acceptables, qui sont divisés en deux parties par une bande de terre nécessaire pour faciliter l'aménagement hydro-électrique de la rivière Terra-Nova, si la province décidait d'en entreprendre la réalisation. Dans sa réponse, M. Lesage propose que la bande de terre séparant les deux zones soit exclue du transfert du droit de propriété, mais qu'une description distincte de chacune des zones soit fournie. Il ajoute que, au cas où la province aurait besoin plus tard de la plus petite des zones pour un aménagement hydro-électrique, le gouvernement fédéral, d'un commun accord, renoncerait à son droit de propriété grâce à une loi du Parlement. Cette proposition est acceptée, et en mars 1957, on se met d'accord sur les limites du parc.[17] La limite occidentale décrit une ligne irrégulière vers le sud depuis l'est de Trayton dans la baie Alexander jusqu'à un endroit situé à l'est de la rivière Northwest dans le fjord Clode. La région comprend le fjord Newman, toute la côte nord du fjord Clode et les îles avoisinantes qui leur font face, y compris l'île Swale qui s'étend sur une longueur de huit kilomètres.

Le 2 avril 1957, par décret du conseil exécutif, le gouvernement de Terre-Neuve cède au Canada une région d'une superficie de 404 km^2, cession qui est acceptée le 11 avril 1957 par un autre arrêté en conseil fédéral. Le 12 mars 1957, MM. Keough et Lesage signent l'accord proposé qui prévoit l'exclusion de tout terrain du parc dont Terre-Neuve aurait besoin pour un aménagement hydro-électrique.[18] Conformément à la loi adoptée en 1955, le nouveau parc qui, par la suite, est appelé Terra-Nova, est créé par voie de proclamation dans la Gazette du Canada du 11 mai 1957. Après une étude des limites du parc faite en 1958, on a précisé que le parc allait couvrir une superficie de 396 km^2.

Ainsi, par la création du parc de Terra-Nova, le réseau des parcs nationaux s'étendait jusqu'à la partie la plus orientale du Canada. Il gardait comme bien public une partie grandiose et magnifique du littoral Atlantique de Terre-Neuve. Le parc et ses caractéristiques ne répondaient pas cependant tout à fait aux espoirs des agents des parcs nationaux qui firent les premières visites sur le terrain. Le parc ne renfermait aucune zone pouvant accueillir le caribou des bois, espèce de la famille des cervidés, qui, autrefois, peuplait l'île par milliers. Les plaisirs de la pêche au saumon ne pouvaient être offerts aux visiteurs et, sur les forêts du parc, planait la menace d'une coupe quasi-commerciale destinée à absorber l'accroissement annuel si l'industrie du papier et de la pâte à papier de la province se développait. On pouvait lire dans l'éditorial de l'*Evening Telegram* de Saint-Jean :

> *D'après les derniers rapports de la presse canadienne, la superficie du parc national de Terre-Neuve est passée de 1036 km^2* ou plus à 388 km^2 répartis de chaque côté de la route qui traverse l'île. Cette diminution réduira considérablement la valeur du parc comme lieu de refuge pour la faune, comme endroit propice aux études scientifiques et comme lieu de divertissement pour vacanciers . . .
>
> *Il est regrettable que sur une superficie de 414 398 km^2*, on n'ait pu créer un parc national de 1 000 à 1 300 km^2, sans que toutes nos industries ne soient menacées. Dès 1950, le gouvernement fédéral est prêt à établir un parc national à Terre-Neuve, mais le gouvernement provincial hésite depuis sept ans et son comportement révèle qu'il serait ravi de réserver une région à la création d'un parc national, à condition que le gouvernement fédéral lui permette d'implanter une usine de pâte à papier au beau milieu du parc, ou d'y ouvrir une mine, ou d'y établir plusieurs scieries, ou encore d'y construire des barrages et des canaux en vue d'un aménagement hydro-électrique . . .
> *Les lecteurs qui se rappellent les articles enthousiastes et les magnifiques photos publiés dans le* Telegram *au cours de ces trois dernières années au sujet de la région proposée pour la création d'un parc national et qui connaissent bien les beautés maritimes et terrestres des fjords Clode et Newman et de la baie Alexander, seront fort déçus d'apprendre que le parc national n'a pu comprendre une plus grande partie de cet endroit idéal et s'est vu réduit, à cause de manoeuvres politiques, à un simple droit de passage pour grand-route.*[19]

Rétrospective historique

Terre-Neuve est une des premières régions d'Amérique du Nord découvertes par les Européens. D'après certains historiens, Jean Cabot est arrivé au cap Bonavista le 24 mai 1497. Saint-Jean, capitale de la province, doit son nom à la fête de Saint-Jean-Baptiste, célébrée un mois plus tard. En 1583, par l'intermédiaire de Sir Humphrey Gilbert, l'Angleterre faisait valoir son premier droit de possession de l'île. Terre-Neuve, colonie de la Couronne ou colonie autonome de la Grande-Bretagne pendant plus

de 300 ans, est devenue la dixième province du Canada en 1949.

La pêche en eau côtière de Terre-Neuve retenait l'attention du monde entier et a été à l'origine d'un bon nombre des premières colonisations. La première tentative d'établissement en permanence sur l'île a été faite à Cupids dans la baie de la Conception en 1610. On pense que la première occupation permanente des environs du parc remonte au XVII[e] siècle. Dans son histoire de Terre-Neuve, R.H. Tait mentionne que Bonavista est l'une des plus anciennes agglomérations et que la première école de l'île y a été ouverte en 1726.[20] Salvage, située dans la baie Bonavista, date également des premiers jours de la colonisation, et Happy Adventure, située à l'est de la limite du parc, a été fondée en 1868. Les régions aux alentours des fjords Newman et Clode seront colonisées plus tard; le souvenir en est perpétué dans des villages aux noms variés tels Trayton, Sandringham, Eastport, Charlottetown et Port Blandford.

L'utilisation du bois d'oeuvre pour la construction navale a entraîné l'expansion de l'industrie du bois, et la population, dispersée en petites collectivités établies le long des baies et des passages, comptait surtout sur la pêche et l'exploitation forestière comme moyens d'existence. Une grande partie du parc a subi une coupe intense et plusieurs petites scieries étaient encore en activité en 1957. La plupart d'entre elles fonctionnaient à la vapeur, qui provenait de chaudières où l'on faisait brûler du bois, et quelques-unes étaient hydrauliques. Les incendies étaient fréquents sur les emplacements des scieries et, de temps à autre, les forêts environnantes brûlaient. Dès 1950, un grand nombre d'exploitants de petites scieries doivent cesser leurs activités en raison d'une part de la pénurie de billots ayant une valeur commerciale et, d'autre part, de la concurrence des négociants qui importaient du bois de construction à meilleur prix du reste du Canada. Quelques propriétaires des scieries les plus grandes et les mieux aménagées ont pu poursuivre leurs activités jusqu'à ce que le gouvernement acquière leurs terrains en 1957 en vue d'en faire un parc national. Les usines Turner, à l'embouchure du ruisseau Saltons, et Lane, à la pointe du fjord Newman, figurent parmi les dernières usines que l'on a fermées. À Minchins Cove, toujours sur le fjord Newman, mais un peu à l'est, se trouvaient les usines Powell et King. Une usine est restée en activité à Charlottetown, car cette ville ainsi qu'un petite région environnante ont été exclues du parc lors de sa création.

Premiers travaux d'aménagement

À la suite d'un accord conclu entre le Canada et la province au sujet des limites du nouveau parc, on entreprend l'aménagement de ce dernier en mai 1957. Les travaux sont surtout exécutés sur l'emplacement réservé à l'administration du parc, à la pointe du fjord Newman. Le directeur intérimaire du parc, Fred Dunphy, surveille les travaux d'arpentage visant à délimiter l'emplacement des bâtiments, des routes menant au parc et des installations destinées à l'hébergement des visiteurs. On installe un campement provisoire pour les ouvriers au quai de Lane et on recrute du personnel administratif. Les premiers matériaux et fournitures sont transportés par route, de la gare de ravitaillement située à la baie Alexander jusqu'à Happy Adventure et ensuite expédiés par bateau à l'administration centrale où ils sont débarqués sur un quai. Dès juillet 1957, on peut se rendre de la voie ferrée au ruisseau Salton par la route (transcanadienne ou autre), ce qui permet de réduire à moins de trois kilomètres le trajet qui doit se faire en bateau. En 1957, on construit des édifices provisoires qui comprennent deux dortoirs, une cuisine, une buanderie, et plusieurs petits bâtiments. En juin 1958, J.H. Atkinson est nommé directeur permanent, et, au cours de la même année, on accélère la construction de routes, d'installations pour les visiteurs et de bâtiments, qui sont destinés à servir en permanence. On instaure un service de garde placé sous la direction de Ben Roper et on entreprend un programme d'aménagement des forêts. L'avancement des travaux de construction sur le tronçon nord de la route transcanadienne a progressivement permis aux véhicules transportant les matériaux essentiels d'utiliser cette voie d'accès.

Bâtiments du parc

L'emplacement réservé à l'administration du parc, où l'on avait l'intention de construire des bâtiments pour le matériel d'entretien, un immeuble pour l'administration et des logements destinés au personnel, se trouve sur une bande de terre dominant le fjord Newman et accessible par les routes partant de la Transcanadienne. Les premiers bâtiments permanents construits en 1958 comprennent quatre maisons individuelles et deux duplex pour le personnel, un entrepôt, un atelier, une station génératrice d'électricité et un hangar destiné à l'entreposage du bois de construction. En 1959, on achève la construction d'une jolie résidence pour le directeur, sur une hauteur dominant le fjord Newman, et, au cours de la même année, on érige un nouveau quai et un bâtiment contigu destiné à l'armement des bateaux, et on érige un garage central dans la partie du parc réservée au matériel d'entretien.

On aménage des installations pour assurer l'approvisionnement en eau, en creusant deux puits à proximité de l'embouchure du ruisseau Big et en construisant un réservoir d'une capacité de 909 hL, alimenté par des pompes. L'immeuble de l'administration, dont la construction a été entreprise en 1959, a été mis en service, une fois terminé, en 1960. L'année suivante, on achève l'érection d'un bureau de renseignements le long de la route menant à l'immeuble de l'administration. Un appontement de béton contigu au quai du bureau principal est bâti en 1962, et les employés du parc construisent un nouveau bateau patrouilleur de 13 m de longueur.

Hébergement

Très tôt, on s'est préoccupé de fournir des logements aux visiteurs, à l'intérieur du parc. En 1957, on élabore des plans en vue de faire construire par le Service des parcs nationaux un ensemble de chalets sur le fjord Newman, à environ 800 m au sud du quai. Les dix premiers chalets, dont cinq constituent chacun un appartement et les cinq autres sont divisés en deux appartements, sont construits pendant l'hiver de 1958, tel que prévu par les programmes de construction. En 1960, on achève une route qui conduit aux chalets, et cette année-là, on loue les bâtiments à un concessionnaire, après adjudication publique.

En 1961, neuf autres chalets d'un appartement sont construits sur la concession. Pendant les deux premières années d'exploitation, un chalet comportant deux appartements avait été mis à la disposition du concessionnaire

pour qu'il y installe ses bureaux et y loge son personnel. Toutefois en 1962, on ajoute à l'ensemble un nouvel immeuble abritant les locaux administratifs et les services, qui comprennent un restaurant pouvant accueillir 32 personnes, une épicerie et un magasin de souvenirs, une grande cuisine, ainsi que des logements pour l'exploitant et son personnel.

Ouverture officielle

En mai 1960, l'avancement des travaux d'aménagement du parc incite l'honorable Alvin Hamilton, ministre des Affaires du Nord et des Ressources nationales, à envisager l'ouverture officielle du parc pour 1961. C'est pourtant l'honorable Walter Dinsdale, qui a succédé à M. Hamilton en octobre 1960, qui sera l'hôte officiel de la cérémonie. Le 15 juillet 1961, jour d'ouverture du parc, la route transcanadienne qui traverse le parc sur une distance de 43 km est achevée et asphaltée et des bâtiments adéquats destinés à l'administration, au personnel et au matériel d'entretien sont construits. L'aménagement d'un terrain de camping équipé est entrepris et plusieurs emplacements de pique-nique sont installés le long de la route principale.

Les cérémonies se déroulent à proximité du quai du parc, sur le fjord Newman. L'honorable William J. Browne, député de Saint-Jean ouest, qui remplit également les fonctions de solliciteur général, fait office de président. Le premier ministre de Terre-Neuve, Joseph R. Smallwood, et l'honorable Walter Dinsdale prononcent les discours d'inauguration. Au nom des habitants de Terre-Neuve, le premier ministre remercie le gouvernement canadien pour la collaboration qu'il a apportée à la création du parc que M. Smallwood qualifie de « bénédiction du ciel » et de « don de Dieu ».[21] M. Dinsdale émet quelques remarques à propos du nom de « Terra-Nova« donné au nouveau parc. Il prévoit que « le parc constitue une terre nouvelle également pour les Canadiens, qui viendront en nombre toujours croissant admirer les plus beaux paysages de Terre-Neuve, pour les visiteurs américains qui découvrent déjà dans la province de nouvelles perspectives de vacances, et pour les émigrants de Terre-Neuve qui peuvent maintenant retourner chez eux pour passer des vacances dans un merveilleux parc national qui donne une image vraiment fidèle de l'île. » M. Dinsdale a mis fin à la cérémonie en hissant le drapeau canadien.

Construction de routes

Le tronçon de la route transcanadienne, long de 42 km, qui traverse le parc dans presque toute sa longueur, constitue l'une de ses principales caractéristiques. À l'origine, le gouvernement provincial prévoyait de construire la route transcanadienne sur un parcours de 1,6 à 8 km à l'est de la voie ferrée, mais au cours des négociations qui ont abouti à la création du parc, on a décidé de faire passer la route plus près du fjord Newman. En avril 1955, le premier ministre Smallwood, adresse une lettre au premier ministre du Canada, M. St-Laurent, dans laquelle il lui explique qu'il ne restera à construire à la fin de l'année qu'un seul tronçon relativement court de la route traversant la province et dont la plus grande partie doit traverser le futur parc. Ayant hâte de voir la route achevée, M. Smallwood demande qu'on lui garantisse que le gouvernement fédéral remboursera à la province le coût de la construction de toute partie éventuelle de la route qui serait comprise dans le parc. La demande est acceptée, à condition que le Service des parcs nationaux soit consulté quant au choix du parcours et que le parc national soit créé dans l'année qui suivra l'achèvement de l'aménagement de la route.

À la suite d'un arpentage préliminaire entrepris en octobre 1955 par G.L. Scott, ingénieur en chef de la Direction des parcs nationaux, on décide de construire une autre route. M. Scott était accompagné de deux agents du gouvernement de Terre-Neuve et d'un fonctionnaire du Service canadien de la faune. La route choisie, qui part d'un endroit situé près de la gare de la baie Alexander, se dirige vers l'est et rejoint presque le bras sud-ouest de la baie Alexander, et, de là, elle descend vers le sud en traversant les hautes terres situées à l'ouest du fjord Newman pour atteindre Charlottetown sur le fjord Clode. À partir de Charlottetown, elle longe le passage en direction de l'ouest, jusqu'à la limite du parc.

En 1956, la province accorde un contrat en vue de la construction d'un tronçon de la route au nord du ruisseau Big, mais après la création du parc en 1957, l'achèvement de ce tronçon et la construction de la partie sud de la route sont placés sous la surveillance du ministère fédéral des Travaux publics. En 1959, on relie les tronçons nord et sud, et dès novembre le régalage de toute la route est achevé. En 1960, la partie de la route qui traverse le parc est recouverte d'asphalte sur une largeur de 13 m.

C'est entre 1958 et 1960 que l'on construit la plus grande partie du réseau routier dans la zone du parc réservée à l'administration centrale. Ces routes mènent aux bâtiments du service d'entretien, au quai du parc, aux logements du personnel, au bureau principal, ainsi qu'aux terrains de camping et de pique-nique du fjord Newman. Les routes conduisant aux tours de détection des incendies sur les collines Blue et Ochre sont tracées en 1958 et recouvertes de gravier en 1959, mais elles ne deviendront des routes secondaires, répondant aux normes de construction prévues, qu'en 1964. En 1958, le gouvernement fédéral, en collaboration avec la province, entreprend la construction d'une route, partant de la Transcanadienne et menant au parc de Terra-Nova. Plus tard, entre 1959 et 1967, la partie de la route qui traverse le parc sur une longueur de 3,5 km sera améliorée grâce à des travaux d'élargissement, de nivellement et d'installation d'un revêtement de gravier. En 1961, on entreprend d'importants travaux en vue de construire une nouvelle route secondaire afin de relier la Transcanadienne à Eastport. Les travaux sur la partie de la route située dans le parc comportaient un tronçon de huit kilomètres difficile à construire, qui comprenait l'aménagement, sur une distance de près de deux kilomètres, d'une chaussée remblayée de pierres destinée à traverser l'embouchure de l'anse Broad. Achevée en septembre 1965, cette nouvelle route offre aux visiteurs qui l'empruntent des vues intéressantes sur la baie Alexander, l'anse Broad et le bras Sud-Ouest.

Aménagement des terrains de camping

Étant donné que les habitants de Terre-Neuve sont particulièrement amateurs de loisirs de plein air, les premiers plans d'aménagement du parc prévoyaient l'installation de terrains de camping et d'aires de pique-nique. Le principal terrain de camping était situé à la pointe du

fjord Newman, au sud du siège administratif du parc, sur un emplacement où étaient autrefois installés les logements des employés de la scierie de Lane. La première partie du terrain de camping est déblayée en 1959. L'année suivante, on construit trois abris-cuisines, et on procède à l'installation de l'eau, de l'électricité et d'un système d'égout. Bien que le terrain de camping ne soit pas encore officiellement ouvert, des campeurs audacieux l'utilisent en 1960 et 1961. Au début de la saison de 1962, 100 emplacements sont mis à la disposition des visiteurs, et on commence à délivrer des permis de camping. On construit ensuite d'autres abris-cuisines, une buanderie et des bâtiments abritant des toilettes et des douches, et, dès 1963, l'aménagement de la première partie du terrain de camping, qui comporte 125 emplacements, est achevé.

On entreprend en 1964 la préparation de la deuxième partie du terrain, destinée à fournir 210 emplacements de camping, mais, à la fin de la saison de 1966, le nombre d'emplacements s'élève à 332, et les campeurs peuvent disposer d'abris-cuisines, d'une buanderie et d'installations sanitaires. Les derniers travaux d'aménagement du terrain de camping du fjord Newman commencent en 1967, alors qu'on s'attaque à la réalisation de la troisième partie du programme de construction. Après l'installation des services et la construction des bâtiments nécessaires, cette partie, qui comprend 85 emplacements, est ouverte au public en 1968. Pendant la saison de 1968, le parc a accueilli plus de 100 000 campeurs.

En 1971 on exécute des travaux à proximité de la route 39, dans la baie Alexander, en vue de l'établissement d'un nouveau terrain de camping.

En 1967, on décide d'offrir aux visiteurs la possibilité de faire du camping dans des endroits plus éloignés; à cette fin, on aménage deux terrains de camping sauvage sur le fjord Newman à l'anse Minchin's et à l'anse South Broad. Ces deux endroits, accessibles par bateau, étaient autrefois habités par des collectivités qui y exploitaient des scieries. On y construit des quais, et en 1969, le terrain situé à l'anse South Broad est équipé et prêt à recevoir des visiteurs. Quant au terrain de l'anse Minchin's, il n'est pas encore entièrement achevé.

Aménagement d'aires de pique-nique

Après l'achèvement de la route transcanadienne, le directeur du parc a fait aménager plusieurs aires d'utilisation diurne ou de pique-nique le long de la route, pour permettre aux visiteurs de s'y arrêter pour manger ou se reposer. En 1960, des emplacements de pique-nique pourvus de tables et d'eau douce sont ouverts au ruisseau Cobbler's sur le fjord Clode, au ruisseau South West, au nord du bureau principal du parc, et à Burnt Point, le long de la route d'Eastport, à 1,6 km à l'est de Trayton. Entre 1961 et 1967, on installe une aire de pique-nique bien équipée près du terrain de camping du fjord Newman. Un autre terrain de pique-nique est également installé à l'embouchure du ruisseau Saltons et relié par une route à la Transcanadienne. D'autres terrains de pique-nique plus éloignés ont aussi été aménagés à la plage Platters, sur le fjord Clode, en 1967 et à la pointe du bras Sud-Ouest en 1969. Le bateau reste le seul moyen de se rendre au terrain de la plage Platters; par contre, on peut se rendre en voiture par la route transcanadienne jusqu'au terrain du bras Sud-Ouest, grâce à l'installation, en 1969, d'un vaste parc de stationnement à cet endroit.

Aire d'utilisation diurne de l'étang Sandy

Au début de 1964, on entreprend l'aménagement d'une aire de loisirs destinée au public à l'étang Sandy, situé à environ sept kilomètres au sud-ouest du bureau principal du parc. La même année, on construit une route menant à cet étang et un parc de stationnement; on nettoie la future plage et on défriche les emplacements destinés à servir d'aires de pique-nique. On inaugure l'aire de loisirs en juillet 1965, après y avoir construit un vestiaire pour les baigneurs et un abri-cuisine, et après y avoir installé l'eau et des toilettes. L'étang bordé par une plage de sable en pente procure aux adultes et aux enfants l'avantage de se baigner sans danger. Un barrage provisoire en bois à la décharge de l'étang, construit en 1965, permet de maintenir un niveau d'eau convenable pendant toute la saison estivale. En 1968, on remplacera cet ouvrage par un barrage en béton. La popularité de l'aire de loisirs, qui ne fait que s'accroître après la construction d'une promenade bordée d'un garde-fou le long de la plage, incite les autorités à mettre un autre parc de stationnement à la disposition des visiteurs. En 1970, on agrandit l'aire de pique-nique, on aménage une autre partie de la plage artificielle et on asphalte les deux terrains de stationnement.

Protection des forêts

Immédiatement après la création du parc, on a pris des mesures en vue d'assurer la protection des forêts. Le Conseil du Trésor a consenti à ce que la lutte contre les incendies de forêts soit menée pendant l'année financière 1957-1958 par le ministère des Ressources de Terre-Neuve, et aux frais de ce dernier, en attendant la mise sur pied d'un service de protection du parc. En 1958, on instaure un service de garde du parc, on construit des logements pour le personnel à proximité du bureau principal et on installe un poste de garde le long de la route transcanadienne, près du village de Charlottetown. Au cours de la même année, on érige une tour de détection des incendies sur la colline Ochre, à mi-chemin entre les fjords Newman et Clode, et, en 1962, on en construit une autre sur une hauteur dominant l'étang Blue Hill. On accédait à ces deux tours par des routes partant de la Transcanadienne qui ont été améliorées par la suite. En 1961, on érige des postes de surveillance à l'étang Dunphy et à park Harbour. On accède au premier poste par un sentier partant de la Transcanadienne et au second par bateau.

En 1965, on installe une troisième tour de détection des incendies sur une hauteur dominant la rive ouest de l'étang Dunphy. La tour, connue sous le nom de Gros Bog, est mise en service en 1966, lorsqu'elle est reliée à la route Terra-Nova par un sentier qu'empruntent les motoneiges. Située à une altitude de 216 m au-dessus du niveau de la mer, elle offre une vue remarquable sur la partie sud-ouest du parc. Au cours du printemps de 1970, on construira une autre tour de détection des incendies sur la colline Park Harbour. Les parties qui constituent ce bâtiment de conception tout à fait nouvelle ont été transportées sur les lieux par hélicoptère. Une fois terminée, la tour offre une excellente vue sur le territoire compris entre les fjords Newman et Clode, supprimant ainsi le besoin d'utiliser la tour située sur la colline Ochre pour la détection des incendies. Par conséquent, cette tour, ainsi que le sentier de promenade de la colline

Ochre, ont été mis à la disposition du service d'interprétation du parc.

La protection des forêts a été largement facilitée par l'installation d'un réseau radiotéléphonique qui permettait au bureau principal du parc de communiquer avec les postes de garde, les tours de détection des incendies et la plupart des véhicules qui circulent dans le parc.

Eau et électricité

Dès 1965, la canalisation d'eau du bureau principal du parc ne suffit plus à répondre aux besoins créés par l'utilisation des terrains de camping et des autres installations. Cette année-là, on prend des mesures en vue d'aménager une canalisation destinée à amener de l'eau de l'étang Rocky. La nouvelle installation d'eau a nécessité la construction d'un grand réservoir souterrain et d'une station de pompage à proximité de l'ancien réservoir à douves en bois. Au début de 1966, on procède à la mise en place d'un nouveau réseau de distribution, destiné à alimenter en eau les parties deux et trois du terrain de camping du fjord Newman. À la fin de l'automne de la même année, on achève la construction de la conduite d'eau qui part de l'étang Rocky ainsi que du réservoir principal, mais le nouveau réseau ne pourra être mis en service qu'en 1967, en raison de la durée des travaux d'installation du matériel de pompage et de dispositifs de javellisation de l'eau, des essais et des autres travaux essentiels.

À la suite du besoin croissant d'énergie électrique, qui était initialement produite par une centrale diesel située dans la zone d'entretien et de réparation contiguë au bureau principal du parc, on entame des négociations en 1965 avec la Compagnie d'électricité de Terre-Neuve, afin que cette dernière prolonge ses lignes de transport à partir de Traytown. Après la conclusion, en avril 1966, d'un accord prévoyant l'octroi d'une concession d'électricité, la compagnie a construit une ligne de transport de courant triphasé, longue de 16 km environ, jusqu'au bureau principal du parc. Aux termes de cet accord, le gouvernement canadien a versé une importante somme en espèces pour contribuer aux frais de l'installation. En 1966, on déblaie l'emprise et on pose la ligne électrique, et, en janvier 1967, le branchement est entièrement terminé. L'accord conclu confierait à la compagnie l'exclusivité de la vente d'énergie électrique au gouvernement fédéral, lequel garderait le droit de la revendre aux clients du parc. Une partie de l'ancienne centrale est conservée pour servir dans les cas d'urgence.

Programme d'interprétation du parc

Un programme d'interprétation est inauguré dans le parc de Terra-Nova en 1967, après que l'on eut embauché un naturaliste du parc et un naturaliste adjoint. Cette année-là, on invite les visiteurs à participer à des promenades dans la région du fjord Newman, ainsi qu'à des causeries agrémentées par la projection de diapositives et de films, qui avaient lieu près du terrain de camping du fjord Newman. La même année, on ouvre le sentier de promenade de la pointe Sandy le long du littoral du fjord Newman, au nord du quai du parc. En 1968, on trace un autre sentier à proximité de la tour de détection des incendies, située sur la colline Ochre, tour qui, par la suite, sera mise à la disposition du service d'interprétation du parc.

En 1969, le programme d'interprétation est élargi. On aménage des locaux pour l'installation de bureaux et de laboratoires dans le centre d'information du parc, et on acquiert une grande remorque destinée à servir provisoirement de centre d'exposition. La remorque est pourvue d'appareils de projection permettant de montrer des diapositives accompagnées d'un commentaire émis par bande magnétique. L'accroissement du personnel saisonnier chargé du programme d'interprétation permet un élargissement du programme en 1969. L'achèvement, au début de 1970, d'un nouvel amphithéâtre en plein air dans les environs de l'aire de pique-nique du fjord Newman, permet de fournir de meilleurs services aux visiteurs du parc qui assistent aux causeries et aux projections organisées par les naturalistes du parc. Cet amphithéâtre offre plusieurs centaines de sièges au public.

La première des expositions in situ du parc a eu lieu en 1970, à la tour de la colline Ochre. Elle explique l'histoire géologique du parc et l'influence de la période glaciaire sur le paysage actuel.

Perspectives d'avenir

Bien que le parc national de Terra-Nova ne renferme pas toutes les merveilles et les curiosités naturelles imaginées au départ par ses promoteurs, il a atteint une popularité sans cesse croissante tant auprès des habitants que des visiteurs de Terre-Neuve. La route transcanadienne permet aux véhicules en provenance du nord comme du sud d'accéder au parc, et des routes secondaires conduisent à de nombreux points d'intérêt. En 1960, un an avant l'ouverture officielle du parc, ce dernier a accueilli 20 000 visiteurs. L'année suivante, lorsqu'un terrain de camping et des logements ont été mis à la disposition des visiteurs, le parc a reçu près de 30 000 personnes. À la fin de 1965, le nombre annuel de visiteurs était supérieur à 100 000, et en 1969 il dépassait 300 000 personnes.

Les habitants de Terre-Neuve sont de grands amateurs de camping et de pique-nique; ainsi, les aires fournissant ce genre de loisirs ont également accueilli un nombre croissant de visiteurs. En 1963 et 1967, le nombre de campeurs a quadruplé au sein du parc, passant de 8 000 à 34 000. L'agrandissement actuel des aires de pique-nique ou d'utilisation diurne, qui pouvaient recevoir 1 000 personnes en 1971, prouve la popularité de ce genre d'installation.

Il semble peu probable qu'on agrandisse le parc de Terra- Nova à l'avenir. Toutefois, il existe encore dans le parc de nombreux endroits intéressants auxquels il est difficile d'avoir accès. Certains se prêtent à l'aménagement d'aires dans lesquelles les agents du service d'interprétation expliquent les phénomènes naturels au moyen d'expositions in situ et de causeries. À mesure que la construction de routes secondaires et de sentiers de promenade facilitera l'accès à ce parc, le public appréciera davantage ses curiosités naturelles et ses formations géologiques uniques.

Références

1. Convention nationale de Terre-Neuve. Rapport des réunions des délégués de la Convention nationale de Terre-Neuve et des représentants du gouvernement canadien (2 vol.), 1947, Bibliothèque nationale, Ottawa.

2. Dossier T.N. 2 (vol. 1) de la Direction des parcs nationaux.
3. Ibid., 13 fév. 1951.
4. Ibid., (vol. 2), 24 déc. 1953.
5. Ibid., (vol. 2), 3 fév. 1954.
6. Ibid., 1er oct. 1954.
7. Ibid., 26 oct. 1954.
8. Ibid., 2 mai 1955.
9. Ibid., 31 mai 1955.
10. Statuts du Canada, 3-4 *Elizabeth II*, chapitre 37 (1955).
11. Dossier T.N. 2 (vol. 2) de la Direction des parcs nationaux.
12. Ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales, Dossier no 33-11-1, vol. 2, 28 déc. 1955.
13. Dossier T.N. 2 (vol. 2) de la Direction des parcs nationaux, 3 oct 1956.
14. Ibid., 17 oct. 1956.
15. Ibid., 13 nov. 1956.
16. Ibid., 28 janv. 1957.
17. Dossier T.N. 2 (vol. 3) de la Direction des parcs nationaux, 28 mars 1957.
18. Arrêté en conseil C.P. 1957-519, 11 avril 1957.
19. *St. John's Evening Telegram*, 12 avril 1957.
20. Tait, R.H., *Newfoundland, A summary of the History and Development of Britain's Oldest Colony from 1497 to 1939*, Harrington Press, New York, 1939.
21. *St. John's Evening Telegram*, 17 juillet 1961.

Le parc national de Kejimkujik

Avec la création du parc national de Kejimkujik en Nouvelle-Écosse un nouveau joyau est venu s'ajouter à l'héritage que constituent les remarquables beautés naturelles du Canada. Contrastant avec le caractère maritime du parc des Hautes-Terres-du-Cap-Breton, le parc de Kejimkujik illustre bien le paysage intérieur de la Nouvelle-Écosse. Il est situé dans l'Ouest de la province, à peu près à mi-chemin entre Annapolis Royal et Digby sur le bassin de l'Annapolis, au nord-ouest, et Liverpool sur l'océan Atlantique, au sud-est. On y accède au nord et au sud par la route provinciale 8 qui coupe la route du parc juste au sud de Maitland Bridge. D'une superficie d'environ 375 km^2, ce parc renferme de nombreux lacs, dont beaucoup sont parsemés d'îles, des ruisseaux dévalant en torrents, et des forêts de conifères et d'arbres feuillus qui forment une toile de fond à des paysages rocheux. Le parc porte le nom du plus grand de ses lacs, Kejimkujik, mot micmac pour lequel diverses traductions ont été données. Un spécialiste soutient que le mot, qui s'écrit de plusieurs façons, signifie : tentative de fuite. Un autre prétend que le mot veut dire : gonflements.[1] Thomas Raddall propose une traduction plus vraisemblable : rétrécissement; les Micmacs ont ainsi appelé la décharge du lac lorsque des barrages à poissons qu'ils avaient construits ont refoulé l'eau et fait se gonfler le lac.[2] L'orthographe Kejimkujik, adoptée pour le parc, a été approuvée par la Commission géographique du Canada le 18 mars 1909.

Bon nombre des caractéristiques physiques du parc datent de la dernière période glaciaire au Canada. D'imposants glaciers et des couches de glace couvraient alors la région; ils ont dégagé par érosion la croûte rocheuse et creusé des dépressions qui abritent aujourd'hui des lacs peu profonds. Après que le climat se soit réchauffé, les glaces ont fondu, charriant d'énormes blocs de granit qui ont été laissés ça et là sur le sol et dans les lacs. La couche de terre abandonnée après le retrait des glaces est généralement mince et rocailleuse. Là où elle est plus épaisse, dans la partie est du parc, elle a formé des collines allongées ou arrondies en forme de dômes, appelées drumlins. La partie ouest du parc, plus élevée, repose sur une couche de granit et présente un aspect passablement rocheux.

Le lac Kejimkujik mesure huit kilomètres de longueur sur cinq kilomètres de largeur. Il est alimenté par trois rivières et plusieurs ruisseaux, et se déverse dans la rivière Mersey, laquelle entre au nord-est et sort au sud-est, en passant par le lac George. Une partie du lac Kejimkujik est si peu profonde et si rocheuse qu'il est dangereux de s'y aventurer en bateau. Les lacs Peskawa et Peskowesk, dans la partie sud-ouest du parc, et les lacs Big Dam et Frozen Ocean, au nord-ouest, comptent parmi les plus grands. Ils s'écoulent tous vers le sud-est dans la rivière Mersey. Dans la partie est du parc, le plus grand lac est le lac Grafton.

Premières propositions

Des démarches pour la création d'un deuxième parc national en Nouvelle-Écosse ont été entreprises dès 1945. Cette année-là, les chambres de commerce de la vallée de l'Annapolis ont parrainé, lors d'une réunion à Kentville, une résolution qui recommandait la création d'un parc national au cap Blomidon, surplombant le bassin Minas. La proposition a été présentée au premier ministre de la Nouvelle-Écosse, l'honorable A.L. MacDonald, qui, à son tour, l'a présentée au ministre fédéral des Mines et Ressources, l'honorable J.A. Glen. Celui-ci a rappelé à MacDonald que la région du cap Blomidon avait déjà été considérée en 1934, en vue d'y aménager un parc national, mais qu'elle avait été rejetée parce qu'elle ne répondait pas aux critères fixés pour les parc nationaux.[3] On a continué, cependant, à exercer des pressions pour que cet endroit soit de nouveau étudié. Des propositions demandant que le cap Blomidon devienne un parc national ont donné lieu, en mai 1949, à une nouvelle visite de la région par James Smart, contrôleur au Bureau des parcs nationaux à Ottawa et de E.L. Boulter, forestier provincial adjoint. Dans son rapport, Smart a déclaré ne pas pouvoir recommander cette région pour qu'elle soit aménagée en parc national[4]

En décembre 1960, le premier ministre, R.L. Stanfield, s'entretient à Ottawa avec l'honorable Walter Dinsdale, ministre des Affaires du Nord et des Ressources nationales, au sujet de la création d'un deuxième parc national. Une fois encore, le cap Blomidon fut mentionné, mais Dinsdale rappelle que deux études ont déjà été faites et que l'endroit a été jugé inapproprié.[5] Ils ont mentionné un autre endroit situé au sud-ouest de la Nouvelle-Écosse sans prendre aucun engagement. La question fait de nouveau l'objet d'entretiens entre Dinsdale et Stanfield à l'été de 1961. En octobre, Dinsdale propose par lettre à Stanfield de clarifier la situation en laissant la province suggérer divers sites acceptables et pouvant faire l'objet d'études approfondies. La proposition ayant été acceptée, on a pris, en mai 1962, des arrangements pour une première visite de trois endroits proposés[6] soit une région située autour du lac Kejimkujik, une autre aux environs du cap Blandford sur la côte sud de l'Atlantique à l'ouest

d'Halifax, et enfin le cap Blomidon. Le groupe d'experts, composé de deux agents de la Direction des parcs nationaux à Ottawa et d'un représentant du gouvernement provincial, a présenté un rapport favorable sur la région du lac Kejimkujik après une brève visite des lieux en juin. Leur recommandation d'effectuer une étude poussée de la région a été adoptée et on y a donné suite en septembre 1962. Le groupe comprenait deux membres de la Division de la planification de la Direction des parcs nationaux à Ottawa, Lloyd et G.D. Taylor, et G. Stirret, naturaliste en chef des parcs. La province était représentée par le sous-ministre des Terres et Forêts, G.W.I. Creighton. Après avoir examiné des cartes et des photos aériennes et visité la région à pied, en bateau et en avion pour mener à bien une étude détaillée des lieux, le groupe a dressé un avant-projet des limites.

Un rapport complet, rédigé par les agents des parcs nationaux qui avaient procédé à la visite, indiquait qu'une région couvrant environ 388 km^2 aux alentours du lac Kejimkujik constituerait une acquisition appréciable au réseau des parcs nationaux. Le rapport recommandait également que le parc, s'il était créé, devrait comporter une bande typique du littoral de la province tel que le représentent les régions de l'île du cap La Have, à l'est de Liverpool, et de la baie Hell, à l'entrée du port Medway.[7]

Création du parc

Un exemplaire du rapport fut remis à Stanfield le 28 décembre 1962. Dans sa lettre d'introduction, Dinsdale informait le Premier ministre que, si la Nouvelle-Écosse acceptait le rapport, il recommanderait à ses collègues d'accepter les obligations qu'entraînerait l'aménagement d'un nouveau parc dans cette province.[8] Au cours d'une réunion, tenue à Ottawa le 25 février 1963, le premier ministre Stanfield confirmait que la province était prête à mettre les terres nécessaires à la disposition du gouvernement fédéral, à condition que les limites soient bien précisées et que l'approvisionnement en eau des installations hydro-électriques existantes à l'extérieur du parc ne soit pas affecté par les futurs aménagements du parc.[9] L'offre a été acceptée et un arpentage des limites fut proposé. L'élection fédérale d'avril 1963 a amené un nouveau gouvernement, mais le premier ministre Stanfield n'a pas tardé à réaffirmer l'intention de son gouvernement de ne pas abandonner son projet de parc national. Le nouveau ministre responsable des parcs nationaux, l'honorable Arthur Laing a ratifié la proposition et a obtenu l'approbation du Cabinet le 6 juin 1963. Dans un communiqué émis conjointement par MM. Laing et Stanfield le 24 juillet 1963, les gouvernements fédéral et provincial se sont engagés à créer un nouveau parc.[10]

Des mesures pour fixer les limites définitives du nouveau parc ont été prises en août 1963, lorsque des agents de la Direction des parcs nationaux et du ministère provincial des Terres et Forêts se sont rencontrés à Halifax. Des vols de reconnaissance ont été effectués au-dessus du lac Kejimkujik et de la région côtière devant faire partie du parc. En juillet 1964, la province recevait une demande officielle pour l'octroi de 222,5 ha additionnels le long de la limite proposée au nord-est de la région de Kejimkujik afin de faciliter la construction, au meilleur endroit possible, d'une voie d'accès depuis la route 8.

En août 1964, la province a commencé à faire l'acquisition de terrains appartenant à des particuliers. Le regroupement des terres a été facilité par un échange conclu avec une grande compagnie de pâtes et papier ce qui a permis d'inclure dans le parc quelque 16 188 ha situés au sud-ouest du lac Kejimkujik. Le premier transfert des titres de propriété par la province au gouvernement du Canada a eu lieu en octobre 1964. L'arrêté en conseil indiquait toutefois que les terres avaient été acquises en vertu de la Loi sur les expropriations en vue de l'aménagement d'une « aire de loisirs ». Le ministère de la Justice a recommandé à la province de voter une loi spéciale autorisant l'acquisition des terres en vue de créer un parc national. Cette loi, qui fut adoptée par la province en mars 1965, a préparé l'acceptation des titres de propriété par le Canada.[11] Un autre retard est survenu après que les conseillers juridiques d'Ottawa eurent déclaré que l'arrêté en conseil provincial qui permettait la cession des terres au gouvernement du Canada ne comprenait pas de dispositions prévoyant le transfert inconditionnel de leur administration et de leur gestion. Ils ont proposé que la juridiction exclusive, notamment sur les mines, les minéraux, la forêt, la chasse et la pêche, fasse l'objet d'un accord entre le Canada et la province.[12] Cette proposition a été communiquée au sous-ministre des Terres et Forêts de la Nouvelle-Écosse ainsi qu'un projet d'accord rédigé selon une entente conclue en 1936 entre le Canada et la Nouvelle-Écosse au sujet de la création du parc des Hautes-Terres-du-Cap-Breton.

En mai 1967, la Nouvelle-Écosse a transféré au gouvernement du Canada des titres en bonne et due forme sur les terrains destinés à la création du parc, et, le 26 juillet 1969, le gouverneur général en conseil a autorisé leur acceptation formelle.[13] L'arrêté en conseil permettait aussi au gouvernement du Canada de conclure avec la Nouvelle-Écosse l'accord prévu. Ce dernier, qui est signé en août 1967 par l'honorable Arthur Laing, ministre des Affaires du Nord et des Ressources nationales, représentant le Canada, et par l'honorable E.D. Haliburton, ministre des Terres et Forêts, représentant la province, a confirmé le transfert des terres, mines et minéraux compris, et a donné au Canada la compétence exclusive de voter des lois relatives à la gestion, l'exploitation, l'entretien et la conservation des terres faisant partie du parc national. L'accord contenait également des dispositions prévoyant qu'aucune des parties ne devait permettre la construction d'ouvrages qui, de quelque façon que ce soit, nuiraient au débit ou à la qualité des eaux du cours supérieur de la rivière Mersey qui traverse le parc.[14]

Toutefois, la création officielle du parc national sur les deux territoires cédés a été retardée. En général, les nouveaux parcs sont établis par voie de proclamation dans la Gazette du Canada. Un projet de loi destiné à modifier la Loi sur les parcs nationaux a été rédigé et imprimé au printemps 1964, mais il est resté lettre morte. D'autres projets de loi en vue de l'établissement du parc ont été rédigés au cours des années suivantes mais, pour diverses raisons, aucun n'a été présenté à la Chambre. Ce n'est que le 7 mai 1974 que la sanction royale a été accordée à une modification de la Loi sur les parcs nationaux, qui permet d'inclure en annexe à la loi une description des terres comprises dans le parc national de Kejimkujik. En attendant la passation de cette loi, la province de la Nouvelle-Écosse a contribué à assurer la protection de la faune en

établissant un refuge sur les terrains du futur parc, par un arrêté en conseil adopté en octobre 1967.

Occupation indienne

La plus grande partie des terres qui comprennent aujourd'hui le parc était autrefois habitée par les Micmacs. Cette branche de la famille des Algonquins occupait jadis tout le territoire qui forme aujourd'hui la Nouvelle-Écosse, la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick ainsi que toute l'Île-du-Prince-Édouard. Des inscriptions et des gravures trouvées le long du lac démontrent que la région du lac Kejimkujik était un lieu de campement très fréquenté par les Indiens. Ces dessins, qui représentent l'orignal et le caribou, des techniques de chasse et de pêche, et des coiffures d'Indiennes Micmacs sont remarquables à l'entrée de la baie Fairy, à Peter Point et au lac George. Leur existence a été signalée pour la première fois dans un document de Joseph More en 1837. Des objets façonnés, notamment des pointes de flèche, des pointes de lance et des tomahawks, ont été trouvés aux anciens lieux de campement et le long des voies fluviales

Vers 1835, des représentants du gouvernement ont incité quelques Micmacs à abandonner leur vie nomade pour s'installer sur des réserves. L'une d'entre elles, décrite par Joseph Howe en 1842 sous le nom de « réserve indienne du lac Fairy », était située à l'intérieur des limites actuelles du parc.[15] L'Indien le plus célèbre de la réserve était John Jeremy qui vivait avec sa famille à l'endroit appelé aujourd'hui Jim Charles Point. Environ 40 Indiens vivaient autour du lac Fairy ou lac Kejimkujik. Quelques années plus tard, Jim Charles devenait un membre influent de la réserve indienne du lac Kejimkujik. Ayant acquis les possessions de six autres Indiens, il devint propriétaire des terres situées à Jim Charles Point en 1862. Il est également devenu célèbre pour avoir découvert de l'or, mais, bien qu'on le crût riche pendant quelques années, il mourut dans la pauvreté. D'après Thomas Raddall, auteur réputé de la Nouvelle-Écosse, la mine découverte par Jim Charles est située loin à l'ouest du lac Kejimkujik, sur le bord de la rivière Tusket. Par la suite, cette mine a été jalonnée comme concession et exploitée par d'autres chercheurs d'or.[16]

Établissement des pionniers

Les premiers colons du comté de Queens sont partis de Liverpool, fondée en 1764, en direction du nord. Caledonia, le plus grand village situé à proximité du parc, a été fondé en 1820, et les villages de Grafton, Harmony et Kempt ont été établis vers 1821.[17] Au fur et à mesure que progresse la colonisation, on assiste à une expansion de l'industrie du bois. On utilisait la rivière Mersey pour transporter les billots au printemps jusqu'aux usines situées à Milton et à d'autres endroits des environs de Liverpool. De gros tas de sciures et de dosses à différents endroits témoignent de l'existence d'une industrie disparue aujourd'hui. Le lac Big Dam et les chutes Mill doivent leur nom au commerce du bois qui, aux environs de 1842, alimentait près de 60 scieries dans le comté de Queens et les comtés voisins.[18] Après la découverte d'or dans la région, Calédonia assiste à une ruée qui atteint son apogée dans les années 1890. Un hebdomadaire, le « Caledonia Gold Hunter » qui a été fondé dans cette ville en 1888, a continué à paraître sous un autre nom pendant près de 50 ans jusqu'à ce que les presses soient détruites par un incendie.

Période touristique

Dès le début du XX^{e} siècle, le lac Kejimkujik fut un centre de villégiature. En 1908, A.B. Payne a fait le récit d'une expédition de pêche en canot à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse, à partir de Jacques Landing sur la rivière Mersey, juste en amont de sa jonction avec le lac Kejimkujik. La vocation touristique de la région a été remarquée en 1873 par James F. More qui a décrit la beauté des îles du lac Kejimkujik — qu'il appelait Cegemecaga — et l'abondance des poissons.[19] On a progressivement construit des auberges et des chalets, et on a organisé des excursions en bateau sous la direction d'un guide, de sorte qu'au cours des années qui ont suivi, les touristes ont pu passer dans la région des vacances paisibles et reposantes.

Ked-ge Lodge, la plus grande des installations touristiques, a débuté comme club de chasse et de pêche. Il a été fondé en 1908 à Jim Charles Point par un groupe de sportifs d'Annapolis Royal et de l'Est des États-Unis. À partir de 1909, on a commencé à héberger des visiteurs payants, après que le premier édifice central eut été construit. L'auberge et les camps ont été vendus plusieurs fois de 1944 à 1964. L'emplacement a alors été exproprié en vue de la création du parc. Parmi les autres bâtiments construits au bord du lac se trouvait le Merrymakedgie, composé d'un groupe de chalets construits par les frères Minard vers 1911. Le dernier propriétaire fut Arthur Merry, qui a donné son nom aux chalets. Les chalets Rogers, situés à Jacques Landing sur la rivière Mersey, ont été pendant plusieurs années le lieu où l'Association des guides de la Nouvelle-Écosse a tenu son congrès annuel. Le camp Baxter's situé à Indian Point n'a existé que pendant les années 1920. Un certain nombre de chalets privés étaient construits depuis quelques années autour du lac lorsque la province de la Nouvelle-Écosse en fit l'acquisition en vue de regrouper les terres du futur parc national.

Aménagement

On a consacré beaucoup de réflexion et d'efforts à la planification et à l'aménagement du parc national de Kejimkujik. Contrairement aux autres parcs du réseau il ne renferme pas de lotissement urbain, ni d'établissement d'hébergement, sauf les terrains de camping, ni de magasin, à part de petites concessions pour la vente de nourriture et d'articles de première nécessité aux campeurs. Ses aménagements de loisirs ne comprennent ni terrain de golf, ni court de tennis, ni aucune autre commodité de type urbain. Par contre, tout a été mis en oeuvre pour que les visiteurs puissent passer de vivifiantes vacances en plein air. Dans l'ensemble, les travaux d'aménagement étaient axés sur la construction d'établissements de services destinés à permettre une bonne administration du parc, ainsi que l'utilisation par les vacanciers des emplacements de camping, des aires de pique-nique, des plages, des cours d'eau et des autres caractéristiques du parc qui en font l'endroit idéal pour toute la famille.

Des études sur le terrain menées en 1964 par des agents du Service des parcs nationaux ont permis d'élaborer un plan directeur provisoire. Il a été approuvé en janvier 1965 sous réserve d'une révision ultérieure. Après qu'il

eut été modifié, le plan prévoyait le zonage du parc suivant quatre catégories bien distinctes. La première réservait des terrains pour l'aménagement d'aires de loisirs en plein air, et la seconde pour la préservation d'aires de nature sauvage. Quant à la troisième catégorie, elle prévoyait la création d'aires naturelles, qui forment une zone de transition entre les endroits aménagés et les aires de nature sauvage. Enfin, une catégorie spéciale, était destinée à préserver les caractéristiques écologiques uniques du parc. Le plan d'aménagement reconnaissait également la nécessité de construire des voies d'accès principales et secondaires et de réserver des emplacements pour la construction de bâtiments destinés à l'administration et aux services d'entretien. Le plan projetait aussi l'aménagement d'aires d'utilisation diurne, de pique-nique, de camping et d'autres aires de loisirs de plein air. Avec le concours de spécialistes de la planification on a pu préparer en détail l'aménagement des espaces et adopter un programme dont la réalisation devait avoir lieu par étape.

Des complications juridiques ont retardé le transfert des titres de propriété relatifs aux terrains qui devaient constituer le parc. Afin de pouvoir entreprendre les travaux d'aménagement essentiels, l'honorable Arthur Laing a demandé à l'honorable E.D. Haliburton, ministre provincial des Terres et Mines d'autoriser le personnel chargé de l'exécution des travaux à entrer sur le territoire du parc. Cette autorisation, qui a été accordée au début de 1965, a permis de terminer les travaux d'arpentage essentiels pour l'aménagement des routes et des emplacements, de déblayer les espaces prévus pour les bâtiments et les routes et de démolir les constructions devenues inutiles.

En avril 1965, on a confié la direction du parc à C.E. Doak, qui possédait une vaste expérience dans ce domaine. Jusqu'à ce qu'il s'installe à titre permanent dans le parc, le 6 juillet, il exerçait ses fonctions à partir du bureau régional des parcs nationaux à Halifax. Entre temps on avait recruté du personnel pour le parc, notamment un ingénieur, un comptable, un garde et d'autres employés, qui se sont mis à la tâche au début de l'été de 1965. Un bureau principal provisoire a été établi à l'endroit où se trouvaient les chalets Rogers, à Jacques Landing sur la rivière Mersey. Plusieurs bâtiments qui servaient à l'hébergement des visiteurs ont été transformés en bureau, atelier de menuiserie, entrepôts et autres installations à l'usage du personnel. On a installé à l'intention des ouvriers un campement qui se composait de remorques pourvues d'une cuisine, d'une salle à manger, d'une salle de bain et de chambres à coucher. Une installation complète d'eau et d'égouts a été aménagée pour desservir les remorques, le bureau administratif provisoire et le bureau sur place du ministère des Travaux publics. La construction d'un édifice préfabriqué en février 1966 a permis de fournir de meilleurs locaux à l'administration.

À la fin de 1967, on choisit un terrain situé sur la route 8, à 1,6 km environ à l'ouest de l'entrée du parc, pour y bâtir de nouveaux locaux destinés à l'administration. À la suite d'un arpentage exécuté à cet endroit, on délimite des emplacements pour la construction d'un immeuble de l'administration et d'un vaste parc de stationnement. En septembre 1968, on entreprend la construction de cet immeuble, qui comprend également un bureau de renseignements pour les visiteurs. Après l'installation des services essentiels, l'immeuble est achevé au printemps de 1969. En 1968, on avait également entrepris la construction de bâtiments destinés aux services entretien de l'immeuble administratif et, dès la fin de l'année, on avait achevé la route qui y conduisait, et installé l'eau, le système d'égout ainsi que d'autres services. Ces bâtiments seront achevés et utilisés en 1969.

Hébergement du personnel

Après la nomination du directeur et d'autres employés du parc, en 1965, plusieurs chalets de l'ancien camp Merrymakedgie situés sur la rive orientale du lac Kejimkujik ont servi de logements provisoires au personnel. À l'automne de 1965, on a déblayé une aire pour les remorques du personnel le long de la route 8 et, dès mars 1966, on avait relogé tout le personnel à cet endroit. En 1967, on a décidé de construire à l'extérieur du parc des logements permanents pour tout le personnel du parc, à l'exception des gardes. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord a entrepris les démarches nécessaires auprès de la Nouvelle-Écosse en vue d'acheter 12 lots dans la municipalité de Calédonia.[20] En novembre 1967, on entreprend la construction de cinq maisons, qui seront achevées et habitées en septembre 1968. Trois autres logements destinés au personnel sont bâtis en 1969. On a abandonné l'usage de loger le personnel à l'intérieur du parc afin que les employés et leur famille puissent bénéficier des avantages économiques, sociaux et scolaires qu'offre la vie en milieu urbain. Par contre, les logements des gardes ont été construits dans le parc, près du bureau principal et des bâtiments qui servent à l'entreposage du matériel et à garer les véhicules des gardes

Construction de routes

Même si l'on pouvait, avant la création du parc, avoir accès aux établissements d'hébergement pour touristes et aux chalets privés situés au bord du lac Kejimkujik, les routes étaient relativement difficiles et parfois impraticables, en raison du mauvais temps. Au début des travaux d'aménagement du parc, on entretenait ces chemins à partir de la route 8. En octobre 1964, on a commencé l'étude du tracé des routes prévues dans le plan, laquelle s'est poursuivie jusqu'en 1965. Dès juin 1965, les autorités avaient approuvé le tracé définitif de la route principale du parc, qui partait d'un point immédiatement à l'est de Maitland Bridge sur la route 8, et se prolongeait jusqu'à la décharge du lac Grafton. On avait également établi le tracé provisoire de routes menant à la baie Jeremy, du lac Big Dam, et aux lacs Indian Point et Peskowesk, destinées à être des embranchements d'une route qui devait faire le tour du lac Kejimkujik. En mars 1966, la société qui avait obtenu le contrat pour l'exécution des travaux, commence la construction de la route principale qui part de l'entrée du parc, et termine le tronçon de 11 km en août 1967. Après la route principale, la deuxième route qui devait être construite en priorité était celle qui menait à la baie Jeremy, où devait être aménagé le premier grand terrain de camping du parc. La construction de cette route exigeait que l'on choisisse un emplacement pour le pont qui devait franchir la rivière Mersey. L'emplacement définitif est choisi en juin 1966, et la construction du pont et de la route conduisant à Jim Charles Point sur la baie Jeremy est entreprise en avril 1967. On achève en juillet

1968 la route principale et une route ne couvrant qu'une faible distance, au terrain de camping. Quant au pont sur la rivière Mersey, il sera achevé et ouvert à la circulation en septembre.

Aménagement des terrains de camping

Le propriétaire des chalets Merrymakedgie exploitait un petit terrain de camping avant l'acquisition de l'emplacement lors de la création du parc. Dans le cadre du programme d'aménagement du parc, on a nettoyé ce terrain, on l'a alimenté en eau grâce à un puits qui existait déjà, et on y a installé des tables de pique-nique et des foyers afin de pouvoir accueillir provisoirement des campeurs. Au cours de l'été de 1964, 51 groupes de campeurs ont utilisé ces installations et, l'année suivante, le terrain a reçu plus de 200 campeurs.

En 1967, on a entrepris l'aménagement du plus important terrain de camping du parc à la baie Jeremy, sur la rive septentrionale du lac Kejimkujik. Le plan d'ensemble prévoyait de l'installer par étapes dans trois secteurs différents portant les noms de Meadow, Slapfoot et Jim Charles. On a d'abord concentré les efforts sur le secteur central Slapfoot et, dès la fin de l'année, on avait aménagé 98 emplacements de camping, achevé les routes menant au terrain et construit 44 foyers. En 1968, on a terminé deux bâtiments comprenant des toilettes et des installations sanitaires, et on a ouvert le terrain au public au début du mois de juillet de la même année. La conduite provisoire d'eau, qui datait de 1968, est remplacée l'année suivante par des installations permanentes d'eau et d'égout.

Les travaux d'aménagement du premier secteur (Meadow), ont également débuté en 1967 et se sont poursuivis au cours des deux années suivantes. Après avoir érigé en 1969 des bâtiments de service et installé l'eau, l'électricité et un système d'égout, on a pu mettre 154 emplacements additionnels à la disposition du public. Le déblaiement du troisième secteur (Jim Charles) a commencé vers la fin de 1968. L'aménagement d'emplacements de camping individuels, la construction de bâtiments de service et l'installation des services, qui se sont poursuivis pendant toute l'année 1969, ont permis d'ouvrir au public 78 emplacements de camping en août 1970. On compte aménager d'autres terrains de camping au lac Big Dam et à Indian Point dès qu'on disposera des fonds nécessaires.

Terrains de pique-nique

Le plan d'ensemble du parc prévoyait également des aires d'utilisation diurne destinées à permettre aux visiteurs de profiter davantage des installations de pique-nique, de natation et de canotage, et de se livrer à d'autres activités de plein air. La première aire de ce genre a été aménagée sur la rive orientale du lac Kejimkujik près des anciens chalets Merrymakedgie. En 1965, un de ceux-ci a été transformé en cabine de bain provisoire. Plus tard, on a amélioré la plage sur laquelle donnent les chalets en y transportant du sable. On a de plus doté cette aire de matériel de pique-nique et d'installations sanitaires, et on a creusé un puits afin de l'alimenter en eau potable.

Conformément au plan, on a entrepris l'organisation du terrain au début de 1968. Un contrat a été accordé pour la construction d'un grand bâtiment abritant des vestiaires et une salle où un concessionnaire pourrait vendre des boissons gazeuses, des cigarettes et des souvenirs.

On a construit deux abris-cuisines équipés de poêles, de tables et de bancs, et on a déblayé et aménagé quatre terrains de stationnement. Le vestiaire est terminé vers la fin de juin, et le concessionnaire tenant la buvette commence à servir les visiteurs en juillet 1968. La construction d'un amphithéâtre provisoire en plein air a permis d'étendre le programme d'interprétation du parc.

On a également choisi et aménagé partiellement des emplacements destinés à servir d'aires d'utilisation diurne secondaires. Ils sont situés à Jacques Landing, près des anciens chalets Rogers, aux chutes Mill, reliées par un sentier à la route principale du parc, et à l'extrémité méridionale de Jim Charles Point, où se trouve la plage de l'ancienne auberge Ked-ge. Les aires de Jacques Landing et de la plage Ked-ge ont été pourvues d'installations pour la natation, le canotage et les pique-niques. Par contre, les travaux ne sont pas encore terminés aux chutes Mill.

Canotage

Le lac Kejimkujik et quelques-uns des principaux cours d'eau qui s'y jettent offrent d'intéressantes possibilités de faire du canot et du kayak. On a installé une rampe de mise à l'eau à Jacques Landing à l'intention des propriétaires d'embarcation. Les visiteurs peuvent louer des canots et des kayaks à cet endroit. Même s'il est parsemé de rochers, le lac Kejimkujik se prête bien à la navigation, et des cartes ont été faites pour faciliter la navigation des embarcations à moteur. L'administration du parc a encouragé les canoteurs en faisant construire des abris le long de deux des routes les plus achalandées. L'une de ces routes longe la rivière Little à partir du lac Big Dam jusqu'au lac Kejimkujik. L'autre va de Jacques Landing à la rivière Mersey en passant par les lacs Kejimkujik et George.

Protection des forêts

Le service de surveillance du parc a été instauré en juin 1965 lors de la nomination de Freeman Timmons, garde expérimenté arrivant du parc des Hautes-Terres-du-Cap-Breton. À la fin de 1965, on nomme un garde en chef et, en septembre 1966, on crée deux autres postes. Un système radiophonique à très haute fréquence est mis en place au siège provisoire de l'administration du parc en février 1966, et sera ensuite réinstallé dans le nouvel immeuble de l'administration en 1969. Ce système permet de communiquer avec les employés au volant de véhicules. Le parc a fait, en 1966, l'acquisition d'un équipement de protection contre les incendies, qui comprend des pompes portatives, un tuyau et un fourgon-pompe, ainsi qu'une gamme d'outils. Grâce à l'achèvement du nouvel édifice, le service de gardes dispose de locaux plus appropriés. Les logements des gardes et de leurs familles sont situés dans quatre habitations modernes complétées en août 1970 sur un emplacement aménagé par un architecte paysagiste, à l'est de l'immeuble de l'administration.

Une tour d'observation, érigée en 1968 sur une colline située à environ 1,6 km à l'ouest de la baie Minard sur la rive ouest du lac Kejimkujik, facilite la détection des incendies. Pour se rendre à cette tour, on a tracé un sentier en 1967 à partir de l'un des chemins forestiers se trouvant dans le secteur sud-ouest du parc. Des travaux d'amélio-

ration effectués en 1968 ont transformé ce sentier en route secondaire.

Service d'interprétation
La nomination, en septembre 1967, d'un naturaliste permet d'entreprendre la recherche sur l'histoire naturelle et humaine du parc. Au début de 1968, le naturaliste donne des conférences et des projections audio-visuelles à des clubs des principales collectivités dans les environs du parc. Plus tard, il met sur pied un programme d'été comportant des excursions guidées le jour et des projections audio-visuelles le soir. Il a également constitué une bibliothèque renfermant des ouvrages sur les parcs, un herbier, une collection de diapositives, et il a dressé un bilan des résultats de ses recherches sur l'histoire naturelle du parc.

En 1969, on aménage un bureau local et un atelier dans un édifice situé à Jacques Landing. En outre, on installe dans une grande remorque une exposition qui donne aux visiteurs un aperçu de certaines caractéristiques naturelles du parc. On projette des diapositives en couleur d'une durée de neuf minutes montrant quelques-uns des spécimens les plus intéressants de la faune du parc. Le travail du naturaliste et de son équipe, chargée d'organiser des soirées d'interprétation, a été facilité par la construction d'un grand amphithéâtre au terrain de camping de la baie Jeremy. L'amphithéâtre, qui avait été complété en 1969, a été pourvu l'année suivante d'un équipement de rétro-projection ainsi que d'un écran fixe.

L'alevinière
Datant d'avant la création du parc et gérée par le Service des pêches et de la mer d'Environnement Canada, l'alevinière constitue l'une des curiosités du parc. Située sur le ruisseau Brook qui relie le lac Grafton au lac Kejimkujik, elle a été exploitée depuis 1937, d'abord de façon saisonnière jusqu'en 1952, puis, de façon permanente grâce à la construction d'un bâtiment permettant l'élevage des alevins pendant toute l'année. Un étang, formé par la construction d'un barrage en terre et en rondins, sur le ruisseau Mill, alimente l'alevinière à raison d'un débit de 11 365 L d'eau à la minute. Aujourd'hui, l'alevinière est gérée par un surintendant résidant et destinée uniquement à l'élevage du saumon de l'Atlantique.

Jusqu'en 1968, alors que l'élevage de la truite a été abandonné, elle était l'une des sources qui fournissaient des alevins pour le rempoissonnement des lacs et cours d'eau de la région du lac Kejimkujik. Le programme d'alevinage de truites mouchetées brunes était mené dans le parc depuis 1964. L'alevinière est située au bout de la route principale du parc, qui part de la route 8 à l'entrée du parc et conduit au lac Kejimkujik. Un parc de stationnement est à la disposition des touristes qui désirent visiter cette exploitation particulièrement intéressante.

Ouverture officielle
La plupart des plus grands travaux prévus dans le plan d'aménagement du parc avaient été exécutés totalement ou en partie dès le début de l'été de 1969. La principale voie d'accès, un grand terrain de camping et une aire d'utilisation diurne étaient ouverts au public, et le personnel était installé dans un grand immeuble neuf. Les travaux étant suffisamment avancés, l'inauguration officielle du parc a pu avoir lieu le 9 août 1969. L'honorable Jean Chrétien, alors ministre des Affaires indiennes et du Nord, a déclaré le parc ouvert lors d'une cérémonie au cours de laquelle on a hissé le drapeau canadien. Cette cérémonie s'est déroulée devant le nouvel édifice de l'administration. En terminant son discours M. Chrétien a mis l'accent sur la valeur des parcs nationaux pour le Canada.

> *Les parcs nationaux contribuent fortement à consolider l'unité nationale. Nos parcs nationaux reflètent l'aspect originel du Canada, et sont des refuges inviolables où l'homme peut retrouver intactes les beautés de la nature. Mais c'est l'homme qui doit agrandir et protéger ces lieux. Telle est la tâche qui nous attend.*

Ont aussi pris la parole à cette cérémonie d'ouverture l'honorable G.I. Smith, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, et l'honorable Allan J. MacEachen, alors ministre de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration et député d'Inverness-Richmond aux Communes.

Perspectives d'avenir
Dès ses débuts, le parc national de Kejimkujik a attiré des visiteurs qui venaient camper, pique-niquer et pêcher, ou simplement observer les travaux d'aménagement. On ne dispose pas de chiffres sur la fréquentation du parc à cette époque, mais les installations temporaires étaient parfois utilisées à leur pleine capacité pendant la fin de semaine. En 1967, on a estimé que le nombre de baigneurs seulement s'était chiffré à près de 3 500. Au cours de la saison de 1968, plus de 58 000 personnes ont utilisé les terrains de camping et les aires d'utilisation diurne. Ce chiffre a presque doublé l'année suivante quand on a enregistré 104 000 visiteurs, et dès 1970, le total des personnes ayant utilisé le parc était passé à 125 000.

Le public a manifesté son intérêt à l'égard du parc et de la préservation de ses caractéristiques naturelles à l'occasion d'une audience publique tenue à Halifax en avril 1970 en vue de réexaminer le plan d'ensemble. La Direction des parcs nationaux et des lieux historiques avait reçu avant l'audience 62 mémoires contenant de nombreuses recommandations qui traitaient non seulement des projets d'aménagement mais également de la politique à adopter pour les parcs. Ces mémoires soulignaient aussi le besoin de protéger et de préserver le caractère sauvage de la région. À la suite d'une étude détaillée de chacune des recommandations contenues dans les mémoires, on a apporté quelques modifications au plan directeur provisoire.

Le projet d'aménagement d'un centre de canotage à la baie Fairy, au nord de la principale aire d'utilisation diurne, a été critiqué parce qu'on a jugé qu'il était nécessaire de maintenir l'équilibre écologique fragile de cet endroit. On a donc interrompu les travaux entrepris et on a cherché un autre emplacement. On a également décidé d'attendre les résultats d'une étude écologique approfondie avant de se prononcer sur les limites des zones à inclure dans la classification des terrains du parc. Une autre décision importante prise à l'issue de l'audience a été la remise sine die de la construction de la route qui devait contourner le lac Kejimkujik. Cette décision n'empêchera pas, toutefois, la construction de voies d'accès

conduisant à des endroits situés au nord-ouest du lac où il est prévu d'aménager un terrain de camping et une aire d'utilisation diurne.

L'inclusion dans le parc d'autres régions côtières ne s'est pas encore concrétisée. Toutefois, les recherches entreprises par des agents des parcs nationaux afin de trouver des endroits propices et les négociations qui se poursuivent avec les autorités provinciales permettront probablement d'atteindre cet objectif souhaitable.

Références

1. Dossier Ke 326 de la Direction des parcs nationaux, lettre du 11 février 1966 du secrétaire administratif du Comité permanent canadien des noms géographiques au directeur des Parcs nationaux, Ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales.
2. Raddall, Thomas, *Footsteps on Old Floors*, Doubleday and Company, New York, 1968.
3. Dossier U. 2-12 de la Direction des parcs nationaux, vol. 1, 9 avril 1946.
4. Ibid., 7 déc. 1949.
5. Ibid., 21 déc. 1960.
6. Ibid., 7 juin 1962.
7. Taylor, G.D., Projet de création d'un parc national au lac Kejimkujik, en Nouvelle-Écosse, Dossier Ke. 2 de la Direction des parcs nationaux, vol. 1, 14 nov. 1962.
8. Dossier Ke. 2, de la Direction des parcs nationaux, 28 décembre 1962.
9. Ibid., 25 fév. 1963.
10. Ibid., 24 juil. 1963.
11. Statuts de la Nouvelle-Écosse, 14 Elizabeth II, vol. 4, 31 mai 1965.
12. Dossier Ke. 2, de la Direction des parcs nationaux, vol. 4, 31 mai 1965.
13. Arrêté en conseil C.P. 1967-1477, 26 juillet 1967.
14. Dossier Ke. 2 de la Direction des parcs nationaux, vol. 6, 31 août 1967.
15. Howe, Joseph, *Indian Affairs letters, memoranda, plans and descriptions of Indian Reserves*, vol. 432, 1843, Archives provinciales de la Nouvelle-Écosse, Halifax.
16. Raddall, p. 214.
17. More, James F., *The History of Queens County, Nova Scotia*, Nova Scotia Printing Company, Halifax, 1873.
18. Ibid., p. 89.
19. Ibid., p. 215.
20. Arrêté en conseil, C.P. 1967-2033, 26 oct 1967.

Le parc national de Kouchibouguac

En octobre 1969, le ministre Jean Chrétien et le premier ministre du Nouveau-Brunswick, Louis J. Robichaud signaient une entente sur l'aménagement d'un nouveau parc national sur la côte est du Nouveau-Brunswick.

Le parc, d'une superficie de 233 km^2, porterait le nom de la baie de Kouchibougouac sur laquelle il se situe, le long de la partie nord du détroit de Northumberland. La municipalité voisine, Richibouctou, est à environ 88 km au nord de Moncton.

Le projet prévoyait que certains secteurs du parc seraient aménagés de façon à sauvegarder leur état naturel, ainsi que leur faune et leur flore. Certains autres secteurs seraient aménagés à des fins de récréation, soit des terrains de camping et de pique-nique, des sentiers d'observation de la nature, des routes et des installations pour la natation et les excursions en bateau. Le parc contiendrait aussi des centres d'interprétation pour expliquer les aspects naturels et humains de son histoire.

La particularité la plus frappante de Kouchibougouac est l'étendue de 25 km de barres de sable en bordure de la côte. Derrière ce ruban de dunes, les lagunes et les baies offrent d'excellents oasis pour la natation et le canotage.

La plaine intérieure du parc est sillonnée de plusieurs rivières et ruisseaux. Elle renferme également des secteurs boisés et des fondrières et marécages d'eau douce ou salée.

On rencontre souvent dans cette région l'ours noir, le lynx roux, le cerf de Virginie, l'orignal, le renard et l'écureuil, alors que la faune ailée comprend des espèces des marais, des champs, des bois et des rivages. Le bécasseau, le canard huppé, l'eider commun, la gélinotte huppée, la corneille, la mouette et le héron sont des hôtes communs du parc. Au printemps et à l'automne, les oiseaux migrateurs y font halte pour se nourrir et se reposer.

Kouchibougouac est le second parc national du Nouveau-Brunswick et le sixième des provinces de l'Atlantique.

Le parc national du Gros-Morne

Le 31 octobre 1970, les gouvernements du Canada et de Terre-Neuve adoptaient un protocole d'entente pour créer le parc national du Gros-Morne sur la côte ouest de cette province. D'une superficie d'environ 1 554 km2 et situé à 764 km au nord-ouest de St-Jean, Gros Morne allait être le second parc national de Terre-Neuve et le septième des provinces de l'Atlantique.

Le parc englobe une des plus belles parties des monts Long Range, ainsi que de pittoresques régions côtières et nombre de lacs, des chutes, et de denses forêts de bouleaux, d'épinettes et de sapins. Il constitue donc un apport important, du point de vue des loisirs et de l'écologie, au réseau des parcs nationaux du Canada.

Aux termes de l'accord, les limites du parc longent des régions situées à proximité d'un certain nombre de localités côtières, depuis Rocky Harbour jusqu'à Norris Point, Curzon à Glenburnie et St. Pauls à Cow Head. Cette délimitation a éliminé la nécessité de déplacer des gens vers d'autres secteurs, tout en permettant aux régions voisines du parc de bénéficier des avantages découlant de l'affluence des touristes.

De plus, l'accord prévoyait la cession au gouvernement fédéral de toutes les terres de la Couronne, ainsi que l'acquisition des propriétés privées, des biens loués à bail, des droits d'exploitation forestière et d'autres actifs privés, à un coût devant être acquitté à parts égales par les gouvernements fédéral et provincial.

Le gouvernement avait adopté un budget de 10 millions de dollars pour procéder au cours des six années suivantes à la phase initiale d'aménagement; cette somme ne couvrait pas l'achat de terres. On avait également prévu un montant supplémentaire de 350 000 $ par année pour les dépenses courantes du parc.

On entreprit immédiatement l'aménagement de terrains de camping et de pique-nique, et d'autres installations diverses de sorte que les visiteurs puissent profiter le plus tôt possible d'une partie de ce territoire.

Dans l'intervalle, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien entreprit l'élaboration d'un plan de gestion approprié à l'écologie des lieux et aux besoins des visiteurs. Le plan prévoyait des études sur les possibilités du parc pour la pêche sportive, ainsi que des installations diverses pour la pratique du ski, les excursions en raquettes et d'autres sports d'hiver. Il était également prévu de doter le parc d'une composante sous-marine consistant en une zone de protection de l'environnement marin.

Le parc national de Pukaskwa

En juillet 1971, Jean Chrétien et le ministre ontarien des Terres et Forêts signaient un protocole d'entente sur la création du parc national de Pukaskwa sur la rive nord du lac Supérieur.

En février 1978, le ministre fédéral chargé de Parcs Canada et le ministre des Ressources naturelles de l'Ontario complétaient le transfert de propriétés provinciales au gouvernement fédéral pour le parc national de Pukaskwa. Les terres et les étendues d'eau couvraient une superficie de 1 878 km^2.

Le gouvernement fédéral, la Province et les autochtones de la région ont convenu que les Indiens conserveraient les droits exercés dans la région du parc en vertu du traité Robinson-Supérieur et qu'ils continueraient d'y chasser et pêcher en vertu du Traité de 1850.

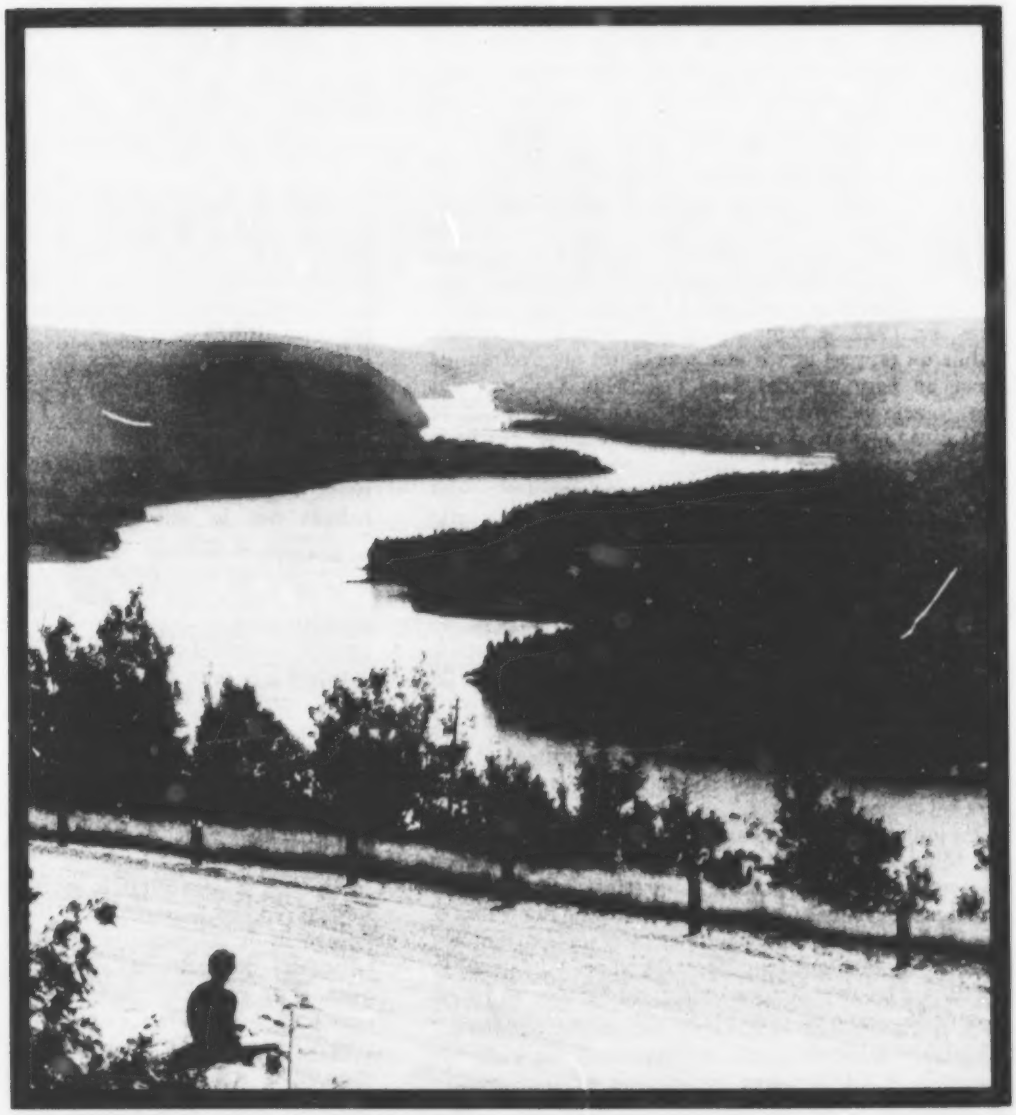
Notant que les Indiens Ojibways ont toujours habité la région de Pukaskwa, le gouvernement fédéral s'engageait à ce que l'aménagement du parc ne modifie en rien les droits traditionnels des Indiens assujettis au traité Robinson-Supérieur tout en offrant des avantages économiques substantiels et des emplois aux Indiens de la région.

En vertu de la convention fédérale-provinciale, l'exploitation minière à l'intérieur du parc serait interdite; l'Hydro-Ontario se voyait accorder un permis d'entretien et d'exploitation d'une ligne de transport d'électricité traversant déjà la région; l'Ontario assurerait la protection du parc contre les incendies de forêt; les quelques propriétés privées encore situées sur le territoire du parc seraient acquises par l'Ontario et cédées par la suite au gouvernement fédéral.

Le parc national de Pukaskwa est un oasis de nature sauvage accidentée. Le terrain est montagneux, criblé de crêtes, de falaises et de lacs ceinturés par les rochers. La rive du lac Supérieur qui borde le parc sur une distance de 80 km et qui forme des baies abritées suivies de grands caps à découvert constitue le paysage proéminent du parc.

Chapitre 4

Les parcs nationaux au Québec



Le lac Wapizagonke, parc national de La Mauricie.

Introduction

Les premières démarches visant à promouvoir la création d'un parc national au Québec remontent à 1912, mais près de 60 ans devaient néanmoins s'écouler avant la réalisation de cet objectif. De fait, un an après l'instauration de la Direction des parcs du Dominion du ministère de l'Intérieur, en 1911, divers quotidiens d'Ottawa publient des lettres qui proposent la création d'un parc dans le bassin de la rivière Gatineau, au nord de la capitale nationale. James M. Macoun, biologiste à l'emploi de la Commission géologique du Canada, suggère dans une lettre adressée au rédacteur en chef du *Ottawa Citizen*, que l'on réserve une partie de la région inhabitée située entre les rivières Gatineau et Coulonge, au nord et à l'ouest de Chelsea, au Québec, afin d'y aménager un parc national.

La proposition est portée à l'attention du sous-ministre de l'Intérieur par le commissaire des parcs du Dominion, J.B. Harkin, qui recommande que l'on consulte le gouvernement du Québec. La recommandation est approuvée et le 23 décembre 1913 le commissaire Harkin écrit à l'honorable Charles Devlin, ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêches du Québec.

M. Harkin demandait à M. Devlin si la Province de Québec voudrait collaborer à la création d'un parc national dans la région de la Gatineau. Le sous-ministre de Devlin, S. Dufault, répond que le projet sera étudié attentivement par le ministre et porté à l'attention de ses collègues. Aucune autre réponse ne sera donnée.

Pendant quelques années, on continue de temps à autre à s'intéresser au projet de création d'un parc national au Québec, ainsi qu'en témoignent certains articles parus dans la presse et diverses causeries prononcées par d'éminents adeptes de la conservation lors d'assemblées publiques. En 1922, le commissaire des parcs du Dominion publie un rapport relatif aux possibilités qui s'offrent de créer un parc national dans l'ouest du Québec, plus précisément au nord de la rivière des Outaouais, à l'est de la Gatineau, et aux avantages qu'il y aurait de mettre ce territoire en réserve. Le rapport, rédigé par l'urbaniste Thomas Adams, était étoffé de cartes et de photographies illustrant quelques-uns des plus beaux paysages de cette région d'une superficie de plus de 10 000 km^2.

En 1931, un organisme connu sous le nom d'« Association pour la protection de la chasse et de la pêche des comtés de Gatineau, Hull, Papineau et Pontiac » entreprend des pressions en faveur de la création d'un parc national dans l'Ouest de la province. Les dirigeants du mouvement rencontrent le ministre de l'Intérieur, Thomas G. Murphy, qui leur exprime toute sa sympathie mais déclare qu'il lui est impossible de poser un geste tant qu'il n'aura pas les garanties que le territoire concerné sera bel et bien disponible.

En juillet 1937, l'honorable Onésime Gagnon, ministre des Mines et des Pêches du Québec, accompagné de son sous-ministre, L.A. Richard, s'entretient à Ottawa avec l'honorable Thomas Crerar, ministre fédéral des Mines et des Ressources, de la possibilité de créer un parc national au Québec. Bien que les différentes étapes impliquant la création d'un parc national aient été passées en revue, aucune décision n'est prise à la suite de cette réunion.

Démarches nombreuses

Au début de l'année 1940, les démarches faites auprès du gouvernement du Québec avaient éveillé l'intérêt des fonctionnaires chargés de l'administration des parcs. Le 15 février, le sous-ministre L.A. Richard, adresse une lettre à Frank Williamson, contrôleur du Bureau des parcs nationaux à Ottawa, lui demandant si le gouvernement du Canada considérerait favorablement la possibilité de créer un parc national au Québec dans l'éventualité où son ministre entreprendrait des négociations à cet effet.

Les représentants du gouvernement du Québec étaient manifestement sincères dans leurs démarches visant à créer un parc national dans la province car, en février 1941, l'honorable Émile Côté, ministre des Terres et Forêts, aborde à nouveau le sujet auprès de l'honorable T.A. Crerar, ministre des Mines et des Ressources. M. Côté proposait une étude conjointe des différents sites possibles, qui permettrait de planifier un nouveau parc national une fois la guerre terminée. M. Crerar répond que bien qu'il soit peu probable que l'on puisse créer un parc avant la fin du conflit, le gouvernement fédéral est prêt à participer à toute étude conjointe des territoires que M. Côté lui proposera.

Au début de l'été 1941, James Smart, contrôleur du Bureau des parcs nationaux, parcourt, en compagnie d'Ernest Ménard, inspecteur général du ministère québécois des Mines et des Pêches, un territoire en Gaspésie.

Étude de la région du mont Tremblant

Il ne sera pas possible pour les fonctionnaires des parcs nationaux d'examiner la région du mont Tremblant avant le mois de mars 1943, lorsque James Smart, accompagné de l'auteur, passent plusieurs jours à évaluer les ressources et les attraits de la partie sud du parc ainsi que divers terrains appartenant à des particuliers adjacents à la limite du territoire et sur lesquels des services aux visiteurs avaient été aménagés. Fin juin 1943, le contrôleur Smart retourne dans la région du mont Tremblant afin d'examiner les endroits non accessibles au cours de sa visite hivernale. Des rapports préliminaires qui furent rédigés par la suite décrivent la région du mont Tremblant et celle de la Gaspésie et sont maintenant conservés dans les archives.

Alors que la création d'un parc national au Québec semblait presque chose faite au début de 1944, le gouvernement provincial cesse apparemment de s'intéresser à la question à la suite des élections législatives d'août 1944. Le gouvernement libéral était défait et l'Union nationale sous la direction de l'honorable Maurice Duplessis lui succédait.

Pendant les 16 années qui suivent, le climat politique ne se prêtera guère au transfert de territoires provinciaux au gouvernement fédéral dans le but de créer un parc national.

Au mois de juin 1960, le parti libéral dirigé par Jean Lesage reprend le pouvoir au Québec. De 1953 à 1958, Lesage avait été ministre du Nord et des Ressources nationales, dont relevait l'administration des parcs nationaux, et on espère vivement qu'une proposition de territoire pour la création d'un parc national au Québec sera bientôt annoncée. Le 7 novembre 1960, Walter Dinsdale, alors ministre du Nord et des Ressources nationales, écrit au premier ministre Lesage pour l'informer que le gouver-

nement accueillera favorablement toute proposition reliée à la création d'un parc national au Québec. M. Lesage répond qu'il a chargé l'honorable Lionel Bertrand, secrétaire de la province, de discuter de la question avec M. Dinsdale. En novembre 1960, lors de la conférence fédérale-provinciale sur le tourisme, tenue a Ottawa, M. Bertrand discute avec M. E.A. Côté, le sous-ministre de Dinsdale, de la possibilité d'établir un parc national au Québec. Bertrand signale qu'il a toujours en tête l'idée de céder le parc provincial du Mont-Tremblant au gouvernement fédéral.

Par la suite, M. Dinsdale reçoit divers messages émanant de plusieurs députés du Québec qui semblent tous prêts à accorder un appui sans réserve au projet de parc national dans leur province. Après une série d'audiences publiques qui se déroulent dans plusieurs villes et villages du Québec, en automne 1962, le Conseil du tourisme du Québec présente un mémoire au secrétaire de la province contenant 18 recommandations principales dont l'une appuyait fermement la création d'un ou de plusieurs parcs nationaux au Québec.

Lors de la conférence fédérale-provinciale de 1962 sur le tourisme, tenue à Ottawa, Lionel Bertrand s'entretient de nouveau avec le sous-ministre Ernest Côté, du ministère fédéral du Nord et des Ressources nationales, et l'avise que, dès le début de 1963, il soulèvera de nouveau la question d'un parc national au Québec.

Changement de gouvernement

En avril 1963, l'accession au pouvoir des libéraux de Lester B. Pearson entraîne le départ de Walter Dinsdale, ministre responsable des parcs nationaux. L'honorable Arthur Laing, député de Vancouver-sud, lui succède. M. Laing fait très rapidement savoir au premier ministre du Québec, Jean Lesage, que toute proposition visant à la création d'un parc national au Québec sera bienvenue. Il ne subsiste aucune trace au dossier de la réponse faite à l'époque par le premier ministre du Québec et tout espoir d'obtenir sa collaboration s'évanouit lorsque les libéraux sont défaits aux élections du 5 juin 1966.

Étude des régions du Québec

Si Arthur Laing ne fut pas en mesure d'annoncer la conclusion d'une entente avec le Québec sur la création d'un parc national, d'autres facteurs et d'autres circonstances allaient contribuer à la réalisation de cet objectif. Le 21 janvier 1966, Ernest Côté, sous-ministre de Laing, reçoit une note de A.T. Davidson, sous-ministre adjoint à l'Aménagement rural au ministère des Forêts et de l'Aménagement rural, l'informant qu'un vaste projet d'aménagement rural sera bientôt entrepris dans la région du Bas-Saint-Laurent. Ce projet était créé dans le cadre de la Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole (A.R.D.A.) qui rendait possible la conclusion d'ententes pour le développement des terres marginales. Ces projets étaient financés sur la base d'un partage des coûts entre le gouvernement provincial concerné et le gouvernement fédéral. Le projet à l'étude avait comme objectif un vaste plan d'aménagement de neuf comtés du Québec dont celui de Gaspé.

Au mois de novembre de cette même année, Guy Lemieux, directeur de la politique et de la planification au ministère fédéral des Forêts et de l'Aménagement rural, transmet à E. Côté copie du plan du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (B.A.E.Q.). Des 10 volumes que contenait le rapport final, le volume 5 portant sur le volet touristique allait tout particulièrement éveiller l'intérêt des fonctionnaires des parcs nationaux à Ottawa, car il recommandait l'aménagement d'un parc à l'extrémité de la péninsule gaspésienne.

Étude de la péninsule gaspésienne

En février 1967, l'honorable Arthur Laing demande au sous-ministre Côté de lui indiquer les territoires offrant le meilleur potentiel pour devenir des parcs, advenant que le climat politique en ce qui concerne la création de parcs nationaux au Québec se modifie. Côté répond qu'une telle étude n'a pas été entreprise pour le Québec depuis 20 ans. Il suggère cependant que l'on remédie à la situation en effectuant des études de base portant principalement sur une bande de 325 km située entre la rivière des Outaouais et le Saint- Laurent, et de porter une attention spéciale à la péninsule gaspésienne, où des études concluaient qu'il était possible de stimuler l'économie plutôt anémique de cette région en mettant l'accent sur le tourisme et l'aménagement de parcs.

Le 14 juin 1967, Lloyd Brooks, chef de la Planification à la Division des parcs nationaux, est invité par la direction A.R.D.A. du ministère des Forêts de l'Aménagement rural, à effectuer une tournée de la région des monts Chic-Chocs, en Gaspésie. Un voyage de trois jours est organisé en septembre 1967. Le groupe comprenait Paul Boisclair, directeur du Bureau de l'A.R.D.A. à Montréal, Pierre Franche, directeur-adjoint, Chester Brown, ancien spécialiste des aires de récréation à l'A.R.-D.A. et Lloyd Brooks de la Direction des parcs nationaux. Leur évaluation à partir de notes prises lors du survol du territoire et de visites sur le terrain, portait plus particulièrement sur deux régions, celle des monts Chic-Chocs et celle de Gaspé.

La région envisagée pour la création du « parc de Gaspé », qui englobait la plus grande partie de la péninsule de Forillon, à l'est et au nord de la ville de Gaspé, avait également fait l'objet d'une étude approfondie par une équipe de deux architectes-paysagistes engagés par le B.A.E.Q. Leur rapport, déposé en juillet 1966, proposait un parc d'environ 260 km^2 comprenant des attraits d'intérêt archéologique, historique et culturel.

Le groupe d'étude A.R.D.A.-Parcs nationaux notait que les paysages de la région de Gaspé offraient certaines similitudes avec ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et ceux de l'île du Cap-Breton, qui tirent leur charme de la proximité de la mer et de la présence de pittoresques villages de pêcheurs. Si l'on pouvait maintenir le caractère traditionnel des principaux villages de pêcheurs et assurer la préservation des paysages agro-forestiers si typiques de la région, la péninsule de Forillon pourrait devenir l'un des plus remarquables parcs nationaux.

Changements dans l'administration gouvernementale

Les changements qui affectent en 1968 le gouvernement et l'administration des parcs nationaux ont des incidences notoires sur la création des futurs parcs au Québec. Arthur Laing, ministre responsable des parcs nationaux, est nommé ministre des Travaux publics le 5 juillet et est remplacé par Jean Chrétien, député de Saint-Maurice et ancien ministre du Revenu national. J.R.B. Coleman quitte son poste de directeur des parcs nationaux et

historiques en avril 1968 pour prendre sa retraite et est remplacé par John I. Nicol. Jean Charron, chef du Service des parcs nationaux, devient directeur-adjoint responsable des parcs nationaux.

Originaire de Shawinigan au Québec, avocat, sportif et fervent du plein air, Jean Chrétien s'avouait lui-même un partisan convaincu de la création et de l'essor des parcs nationaux. Il était parfaitement au courant des démarches entreprises dans le passé pour que le Québec soit représenté au sein du réseau des parcs nationaux; son arrivée au cabinet fédéral, à titre de porte-parole d'une région qui offrait elle-même le potentiel requis pour accueillir un parc national, devait se révéler un atout décisif dans l'atteinte de cet objectif.

Dans une série de discours devant ses commettants et le public en général, Jean Chrétien souligne le rôle joué par les parcs nationaux dans la conservation. Au colloque annuel de l'Association de chasse et pêche du lac Saint-Jean, tenu à Saint-Félicien en novembre 1968, il plaide avec éloquence la cause des parcs nationaux qu'il souhaite voir se multiplier non seulement dans sa propre province, mais à travers le Canada tout entier. Il déclare que si l'on veut répondre à la demande prévisionnelle en matière de loisirs de plein air sans compromettre le programme de conservation des ressources, il faudra aménager de 40 à 60 nouveaux parcs nationaux avant 1985. Il caressait l'espoir que cinq à dix de ces parcs seraient établis au Québec.

Entente fédérale-provinciale A.R.D.A.

Grâce à l'aide et au soutien apportés par les administrateurs du programme A.R.D.A., une entente est signée le 26 mai 1968 par les représentants des gouvernements du Canada et du Québec. L'entente était axée sur la promotion du développement économique de la région du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Le document est ratifié, au nom du Québec, par le premier ministre Daniel Johnson et, au nom du Canada, par l'honorable Maurice Sauvé, ministre des Forêts et de l'Aménagement rural. Aux yeux des gestionnaires du programme des parcs nationaux à Ottawa, la clause la plus intéressante de l'entente était la suivante :

> *... Le Canada entreprendra l'aménagement d'un parc dans la péninsule de Forillon. Les terrains seront achetés par le Québec et loués à titre gracieux au Canada pour une période et dans des conditions jugées acceptables par les deux parties.*

Fort de cet engagement, l'honorable Jean Chrétien peut jeter les bases d'un véritable dialogue avec le gouvernement du Québec en vue de la création d'un parc national. Un autre pas en avant est accompli lorsque l'honorable Gabriel Loubier, ministre québécois du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, s'entretient, le 19 septembre 1968, avec M. Chrétien dans le bureau de ce dernier à Ottawa. Après une heure d'échanges animés, où M. Chrétien s'évertue à démontrer les avantages que retirerait le Québec de la création d'un parc national, les hauts-fonctionnaires des deux gouvernements rejoignent les deux ministres qui leur communiquent les fondements de l'accord de principe qu'ils viennent ensemble de conclure.

En résumé, les ministres s'entendaient sur le fait qu'au moins un, et de préférence deux ou trois parcs, devaient être créés au Québec. Tout reposait sur un compromis voulant que les territoires visés en vue de la création d'un parc soient concédés à bail pour une durée de 99 ans, M. Loubier ne pouvant s'engager à céder la propriété définitive des terrains au gouvernement fédéral. À la fin du bail, ce dernier pourrait être renouvelé ou bien l'administration et le contrôle du parc seraient transférés au gouvernement provincial, avec toutefois la garantie que le parc conserverait sa vocation. La gestion et le fonctionnement du parc de même que les services et les équipements offerts refléteraient la dualité linguistique du Canada et plus particulièrement le caractère culturel distinctif de la région et de la province.

Les fonctionnaires du ministère des Affaires indiennes et du Nord rédigent un protocole d'entente qui est commenté par les représentants du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche du Québec, puis soumis à ce dernier pour analyse et commentaires ultérieurs en outre, les fonctionnaires des deux organismes participent ensemble à une reconnaissance du terrain afin de définir les limites du nouveau parc.

Entente sur le parc de Forillon

L'année 1969-1970 est très occupée pour les fonctionnaires de la Direction des parcs nationaux qui négocient avec leurs homologues du Québec. C'est Jean Charron, directeur général adjoint des parcs nationaux, qui assure la plupart des contacts. M. Charron maîtrisait parfaitement les deux langues officielles et connaissait assez bien les préoccupations politiques et la personnalité des hauts-fonctionnaires du Québec prenant part aux négociations. Les fonctionnaires des parcs nationaux effectuent des visites dans la péninsule de Forillon et ont des échanges avec les fonctionnaires du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

Le 16 avril 1969, Jean Chrétien, ministre responsable du réseau des parcs nationaux du Canada, prend la parole devant les membres enthousiastes de la Chambre de commerce de Gaspé et mentionne les démarches qu'il a entreprises pour en arriver à un accord avec le gouvernement du Québec au sujet de la création d'un parc national dans la péninsule de Forillon. M. Chrétien mettait l'accent sur l'importance d'un parc national pour la région qui, selon lui, inciterait les visiteurs à demeurer plus longtemps dans la région et stimulerait également l'industrie touristique locale.

Le 21 mai 1969, M. Chrétien annonce enfin officiellement que les gouvernements du Canada et du Québec en sont arrivés à un accord sur la création du premier parc national dans cette province. M. Chrétien déclare :

> *... la province de Québec mettra le territoire du « parc de Gaspé » à la disposition du gouvernement du Canada pour une période de 99 ans. L'accord stipule également que la province de Québec aura le droit de reprendre possession du parc après 60 ans, moyennant le remboursement de toutes les dépenses d'immobilisation engagées par le gouvernement fédéral au cours de la période de 60 ans. Dans les deux cas, le gouvernement du Québec est d'accord pour que le territoire concerné soit utilisé en*

tant que parc et à des fins de conservation à perpétuité. Cet accord est renouvelable sur entente des deux parties.

Confirmation de la politique

Le fait que l'accord stipule une période déterminée d'occupation du parc plutôt qu'un transfert définitif du territoire par la province intrigue le chef de l'opposition, l'honorable Robert L. Stanfield, qui demande si la politique relative aux parcs nationaux a été modifiée. Le 30 mai 1969, M. Stanfield demande au gouvernement s'il est prêt désormais, advenant la création de nouveaux parcs nationaux, à offrir à toutes les provinces un accord aux mêmes conditions que celui que le ministre vient de signer avec le Québec concernant le parc national de Forillon. M. Chrétien répond : « Nous n'avons nullement l'intention de changer notre politique des parcs ou de signer de nouveaux accords du même type et le gouvernement fédéral est de toute façon légalement propriétaire des terrains de la péninsule de Forillon. »

Le même jour, le premier ministre Trudeau explique que la province de Québec avait insisté, en vertu des conditions de l'accord A.R.D.A., pour que le transfert du territoire concerné ne porte que sur une période déterminée. Il déclare : « Parlant au nom du gouvernement, je n'ai pas l'intention de signer de nouveaux accords avec les provinces, y compris le Québec, incluant ce type de clause. »

Signature de l'accord officiel

Le travail soutenu entrepris par les fonctionnaires des deux ordres de gouvernement permet néanmoins la conclusion d'un accord officiel confirmant le 8 juin 1970 la création du premier parc national au Québec. Cette entente, qui crée le parc national de Forillon, fut signée, au nom du Canada, par Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord et, au nom du Québec, par Mme Claire Kirkland Casgrain, ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche ainsi que par M. Gérard D. Lévesque, ministre des Affaires intergouvernementales.

On était conscient qu'il serait nécessaire de relocaliser un nombre assez élevé de résidants locaux du fait que la création et l'aménagement du nouveau parc nécessitaient l'acquisition de nombreuses propriétés privées. Le 17 juillet 1970, l'Assemblée nationale du Québec vote donc la Loi sur le parc de Forillon permettant au gouvernement de la province de se porter acquéreur de tous les terrains nécessaires. Les titres fonciers du parc sont déposés au Bureau d'enregistrement de Percé au nom du gouvernement du Canada, le 22 juillet 1970, et sont officiellement acceptés par autorisation du gouverneur en conseil du Canada, le 27 juillet 1971. Le 7 mai 1974, lorsqu'un certain nombre de modifications à la Loi sur les parcs nationaux reçoivent la sanction royale, une description du territoire du parc de Forillon est jointe à l'annexe de la loi.

À la recherche d'autres territoires pour un parc

En avril 1969, il est évident que la population a accepté l'idée de créer un autre parc national dans la région de Shawinigan; au cours des mois qui suivent, diverses propositions émanant de nombreuses municipalités et chambres de commerce sont adressées au bureau du ministre des Affaires indiennes et du Nord. Le 30 mai 1969, le Congrès des maires des municipalités du centre du Québec, qui se déroulait à Trois-Rivières, adopte une résolution incitant le gouvernement du Québec à conclure une entente avec les autorités fédérales en vue de la création d'un parc national dans la vallée du Saint-Maurice. Le 21 juin 1969, un comité est constitué à Shawinigan afin de promouvoir la création d'un parc national dans la région de La Mauricie.

Une étude est entreprise pour vérifier si la région située au nord de Shawinigan et de Grand-Mère, au coeur de La Mauricie, répond bien aux critères qui régissent la sélection des parcs nationaux. L'étude porte sur un périmètre de quelque 518 km^2 compris à l'ouest du Saint-Maurice, au sud de la rivière Mattawin, à l'est du lac Wapizagonke et au nord-ouest de la ville de Grand-Mère. Cette région est fort représentative des paysages de lacs, de rivières, de montagnes et de vallées qui caractérisent le plateau laurentien.

Jean Chrétien, ministre responsable de la gestion des parcs nationaux, accompagné de son sous-ministre adjoint, John Gordon, et de Denis Major, planificateur des parcs nationaux, entreprend une brève reconnaissance aérienne de la région englobant une partie des comtés de Champlain et de Saint-Maurice. L'appareil survole plusieurs petits lacs au nord de Grand-Mère, continue sa route en suivant le Saint-Maurice jusqu'à sa confluence avec la rivière Mattawin et remonte ensuite cet affluent sur quelques kilomètres. L'appareil oblique vers le sud-est et passe au-dessus d'une mosaïque de lacs dont le lac des Cinq ainsi que les lacs Édouard, Isaïe, à la Pêche et des Piles. Le groupe se rend également en automobile au lac Perchaude, au lac à la Pêche et au lac à la Truite. Cette brève visite confirme l'impression que la région rassemble toutes les qualités requises pour devenir un parc national.

Possibilités d'échange de terrains

Dans le milieu des années soixante, le Service canadien de la faune, alors rattaché à la Direction des parcs nationaux, s'activait, à travers tout le Canada, à maintenir les populations d'oiseaux aquatiques migrateurs, en achetant ou en louant des étangs et des marécages. En 1969, cet organisme, soucieux de protéger l'habitat de la grande oie blanche, s'était porté acquéreur d'environ 2350 ha de terrain dans la région du cap Tourmente, située sur la rive nord du Saint-Laurent à environ 50 km à l'est de Québec.

Par la suite, Hydro-Québec fait savoir au Service canadien de la faune qu'elle souhaite acquérir un terrain dans ce secteur dans le but d'améliorer son réseau et ses services régionaux. L'honorable Jean Chrétien demande l'avis du premier ministre à ce sujet. M. Trudeau émet l'opinion qu'il serait peut-être intéressant dans les circonstances, d'étudier avec le Québec la possibilité de conclure un échange de terrains : une partie de la propriété fédérale du cap Tourmente, jugée non essentielle à la réserve mais convenant parfaitement aux besoins d'Hydro-Québec, pourrait être échangée contre un territoire situé ailleurs dans la province et répondant aux critères d'établissement d'un parc national. Le premier ministre est cependant clair : il ne fera aucun compromis quant au transfert du territoire et l'échange devra être conclu sur la base des conditions usuelles appliquées aux parcs nationaux dans toutes les autres provinces.

Discussions à Québec

Le 23 juillet 1969, l'honorable Jean Chrétien rencontre l'honorable Gabriel Loubier, ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, dans le bureau de ce dernier à Québec. Après une longue discussion, M. Loubier consent à échanger le terrain du cap Tourmente contre le territoire de la région des rivières Saint-Maurice et Mattawin, jugé apte à l'établissement d'un parc national. M. Loubier déclare qu'il serait préférable que M. Chrétien parvienne au préalable à une entente avec la ville de Shawinigan portant sur l'inclusion, à l'intérieur des limites du futur parc, du lac à la Pêche, source d'alimentation en eau de la ville. Il fallait, en outre, que M. Chrétien obtienne de la Compagnie Consolidated-Bathurst un accord de principe pour créer un parc national sur un territoire où cette compagnie de pâtes et papiers jouissait déjà d'un droit de coupe concédé par bail.

Le 14 août 1969, le sous-ministre intérimaire J.H. Gordon informe J.I. Nicol, directeur des parcs nationaux, que M. Chrétien a obtenu du maire de Shawinigan une copie de la lettre adressée à M. Loubier à l'effet que la municipalité est prête à céder ses droits sur le lac à la Pêche et ses environs pour l'établissement d'un parc national. Le ministre avait également reçu du vice-président de la Consolidated-Bathurst une lettre indiquant que la compagnie consentait à renoncer à ses privilèges de coupe dans une zone de la région du Saint-Maurice qui serait incluse dans le parc national.

Rencontres avec la compagnie de pâtes et papiers

En septembre 1969, l'honorable Jean Chrétien demande qu'on lui présente un bref rapport ayant trait aux ressources ligneuses et à la production des pâtes et papiers dans la région envisagée pour le parc de La Mauricie, ainsi qu'un rapport sur les conséquences éventuelles pour la compagnie Consolidated-Bathurst de l'abrogation de ses privilèges de coupe. Cette demande est à l'origine de réunions entre des membres de la Direction des parcs nationaux et quelques délégués de la compagnie. La première a lieu à Ottawa le 8 octobre et la seconde à Grand-Mère le 24 octobre 1969. Les représentants de la compagnie font valoir que les droits de concession constituent un actif d'une valeur d'environ 600 $ le kilomètre carré de terrain concédé et que si la compagnie réduit une partie de ses activités dans la vallée du Saint-Maurice, il en résultera une perte annuelle de deux millions de dollars pour l'économie locale.

J.B. McLeod, vice-président de la division des forêts de la Compagnie Consolidated-Bathurst, propose que le gouvernement considère la possibilité d'opter pour un autre territoire, situé à l'est de celui envisagé et qui était alors concédé à la compagnie Domtar Ltée.

Les discussions avec les représentants de la compagnie de pâtes et papiers révèlent que la compagnie possède un droit de coupe sur environ 25 km^2 à l'intérieur du territoire proposé, que la concession forestière de la compagnie alimente quatre moulins à papier et qu'une station forestière expérimentale occupe 12 km^2 à l'intérieur du « parc ». Les porte-parole de la compagnie expriment également le souhait que l'on envisage un parc à utilisation multiple mais les représentants des parcs nationaux expliquent que cette forme de gestion est interdite aux termes de la Loi sur les parcs nationaux.

À la lumière des informations obtenues lors des réunions avec les représentants de la Consolidated Bathurst, John Carruthers souligne dans son rapport que les limites envisagées à l'origine pour le parc seront peut-être difficiles à justifier si l'on ne prend pas la peine d'examiner d'autres secteurs. Il suggère également, advenant que le territoire proposé à l'origine reste le même, qu'on envisage de retirer à la compagnie ses privilèges de coupe ainsi que les secteurs où elle a entrepris un reboisement. Il recommande enfin qu'on autorise la compagnie à poursuivre ses activités de flottage de bois sur les rivières Saint-Maurice et Mattawin.

Préparation d'un projet d'entente formel

Entretemps, un conseiller juridique du ministère des Affaires indiennes et du Nord avait rédigé une ébauche d'entente entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec concernant le transfert et le contrôle de divers territoires décrits en annexe à son document. L'entente prévoyait un transfert inconditionnel des territoires québécois au gouvernement canadien, contenait un engagement des deux parties à interdire tout projet d'exploration ou d'exploitation minière, à protéger les eaux contre toute pollution et à empêcher toute altération du débit ou de la qualité des eaux traversant le parc ou s'y trouvant. Le document comprenait enfin toutes les dispositions relatives au transfert au Québec de certains terrains situés dans la réserve faunique du cap Tourmente.

Jean Chrétien fait parvenir l'ébauche de l'entente à Gabriel Loubier le 4 novembre 1969. M. Loubier répond qu'il espère que le document sera présenté au cabinet québécois pour étude et discussion la semaine suivante.

Recherche d'autres secteurs

La proposition des mandataires de la Consolidated-Bathurst à l'effet qu'on étudie un autre territoire pour former le parc national de La Mauricie n'avait pas nécessairement été rejetée. En fait, un important groupe de pression, appuyé par le conseil municipal de La Tuque et soutenu par d'autres municipalités, s'était constitué en faveur du choix d'un territoire situé à l'est du Saint-Maurice. Le 4 février 1970, John Carruthers, du Service de la planification des parcs nationaux, accompagné de Gérald Lee, effectue un vol de reconnaissance au-dessus d'une région sise au nord-est de Grand-Mère et du Saint-Maurice. Malgré des conditions atmosphériques défavorables, ils survolent les trois quarts d'une vaste région de plus de 1300 km^2 et en évaluent sommairement le potentiel à des fins de parc national. La région explorée comprenait deux immenses lacs, le lac Mekinac et le lac du Missionnaire, et les paysages étaient typiques des reliefs arrondis du socle laurentien, dont l'élévation est d'environ 300 m au-dessus du niveau de la mer. Les droits de coupe sur la plus grande partie de ce territoire étaient concédés à deux importantes compagnies papetières, dont on avait d'ailleurs pu observer l'un des camps d'exploitation forestière.

Le niveau des eaux de quelques lacs d'importance mineure était maintenu artificiellement à l'aide de barrages, dont neuf purent être repérés. Un petit village regroupant environ 400 habitants, Saint-Joseph-de-Mékinac, dressait son clocher au coeur même de la région explorée. L'emprise d'une ligne hydro-électrique dessinait une longue cicatrice dans la partie est du territoire que

traversait, au surplus, une voie ferrée rejoignant La Tuque. Des chalets peuplaient les rives de certains lacs et on pouvait distinguer quelques plages sablonneuses. La plupart des chemins forestiers qui avaient été aménagés par la Compagnie internationale de papier avaient été ouverts au public et on retrouvait même, çà et là, des aires de pique-nique. En somme, bien que le territoire semblait offrir un potentiel intéressant à l'égard de la récréation de plein air, les activités d'exploitation déjà en place et l'utilisation des lieux par le public n'étaient pas sans causer des problèmes qui écartaient, à toutes fins pratiques, la possibilité de créer dans cette région un parc national.

Délais dans la conclusion de l'entente

Les espoirs du gouvernement fédéral de voir se conclure rapidement le projet d'entente soumis à Gabriel Loubier furent vains. Lors d'une réunion tenue à Québec le 23 février 1970, Jean Chrétien et les fonctionnaires de son ministère discutent avec les ministres du gouvernement du Québec de certaines questions qui semblent encore faire obstacle à la création de parcs nationaux dans la province. L'honorable Marcel Masse rappelle à cette occasion que le gouvernement du Québec a approuvé le principe de la création d'un parc national en Mauricie mais que la localisation exacte du parc reste encore à préciser. Masse ajoute que le Québec rendra caducs les permis accordés pour la prospection minière et que les territoires seront libres de toute servitude lors de leur transfert au gouvernement canadien. Le 19 avril 1970, l'honorable J.-J. Bertrand, premier ministre du Québec, écrit au premier ministre Trudeau pour lui confirmer que le gouvernement du Québec a approuvé la création d'un parc national en Mauricie et qu'il a également informé de cette décision le président du Comité du parc national de La Mauricie, le 18 mars.

Nouvelles élections

À la fin de l'hiver 1970, des élections sont déclenchées au Québec et dans les comtés du centre du Québec, la création du parc national allait faire partie de l'enjeu électoral.

L'appel aux urnes du 29 avril 1970 signifie la défaite du gouvernement de l'Union nationale et le retour au pouvoir des libéraux. On reprend sans tarder les négociations avec le nouveau ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche dans le but de parachever l'entente sur le parc de La Mauricie. Le 2 juillet, l'honorable Jean Chrétien fait parvenir au premier ministre Trudeau une proposition d'arrêté en conseil, pour obtenir l'autorisation de conclure l'entente proposée avec le gouvernement du Québec. L'arrêté en conseil est approuvé le 8 juillet 1970.

Signature d'un accord pour le parc de La Mauricie

Le 22 août 1970, l'entente fédérale-provinciale sanctionnant la création d'un parc national dans la vallée du Saint-Maurice est signée à Saint-Jean-des-Piles, petite localité sise à une douzaine de kilomètres au nord-est de Grand-Mère. Le document est ratifié, au nom du Québec, par Mme Claire Kirkland Casgrain, nouveau ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche et, au nom du gouvernement canadien, par l'honorable Jean Chrétien.

La prolongation des négociations entre les fonctionnaires des deux gouvernements concernés a pour conséquence de retarder les procédures d'expropriation engagées par le Québec et qui devaient permettre l'acquisition des titres. On finit par s'entendre sur le fait que le lac à la Pêche et le terrain situé au sud-est seront inclus dans le parc; un projet de loi relatif à la création du parc de La Mauricie est déposé à l'Assemblée nationale en mars 1972. Le projet de loi est présenté en troisième lecture le 12 mai et reçoit l'assentiment du lieutenant-gouverneur le 16 mai 1972. La nouvelle loi autorise le lieutenant-gouverneur en conseil à donner au gouvernement du Canada la libre jouissance des territoires décrits à l'annexe A de la loi. Elle autorise également le ministre des Travaux publics du Québec à acquérir tout droit ou propriété se trouvant dans les limites du parc, par voie d'expropriation ou autre. Les documents afférents à l'expropriation des territoires concernés sont déposés au Bureau d'enregistrement de Shawinigan le 3 août 1972.

Le transfert officiel de l'administration, de la gestion et du contrôle du territoire du parc s'effectue par l'envoi de lettres adressées le 16 octobre 1972 et le 4 juillet 1973 par le ministre des Travaux publics au ministre des Affaires indiennes et du Nord du Canada, conformément aux lois de la province. L'inclusion du lac à la Pêche dans le parc est conditionnelle à la reconnaissance par le Canada du droit de la municipalité de Shawinigan de continuer à utiliser le lac pour son alimentation en eau. Les droits de la municipalité sur les eaux du lac seront inscrits ultérieurement dans une entente formelle conclue entre la municipalité et le gouvernement canadien.

En juin 1974, l'arpenteur général du Canada donne à l'arpenteur du Québec l'autorisation de refaire l'arpentage du périmètre des territoires englobant le parc national de La Mauricie suivant les normes d'arpentage de la province. Le plan révisé et la description des limites du parc sont complétés en mai 1975. Enfin, le 11 octobre 1976, après vérification des titres par un fonctionnaire du ministère de la Justice, le directeur du contentieux du ministère des Affaires indiennes et du Nord fait savoir au directeur général de Parcs Canada, J.I. Nicol, que les travaux d'arpentage et la nouvelle description des territoires concernés sont assez satisfaisants pour donner lieu à l'acceptation officielle des titres en vue de la création du parc national. L'autorisation d'acceptation est obtenue par le biais d'un arrêté en conseil daté du 9 décembre 1976.

Proclamation du parc national de La Mauricie

Ce texte de loi ouvrait la voie au parachèvement des dernières formalités. Celles-ci comprenaient, notamment, (a) le transfert à la province de Québec d'une partie de la réserve faunique du cap Tourmente, ainsi que le stipulait l'accord officiel d'août 1970, et (b) la déclaration publique de la création du parc national de La Mauricie sur des territoires cédés au Canada par le Québec. Le transfert des terrains du cap Tourmente a été réalisé par l'intermédiaire de l'arrêté en conseil C.P. 1977-1225, daté du 5 mai 1977. La déclaration publique, autorisée par un arrêté en conseil le 12 mai 1977, a été publiée dans la *Gazette du Canada* le 25 juin 1977 et dans les deux numéros suivants.

Les parcs nationaux de Forillon et de La Mauricie demeureront parmi les réalisations les plus remarquables de Jean Chrétien, député de Saint-Maurice au fédéral à titre de ministre des Affaires indiennes et du Nord. Le but qu'il s'était fixé de voir le Québec représenté au sein du

réseau des parcs nationaux du Canada a été atteint grâce à son ingéniosité, sa ténacité, son jugement et sa force de persuasion.

On trouvera dans les pages qui suivent une description des parcs nationaux du Québec, ainsi que de leurs aménagements.

Le parc national de Forillon

La création du parc national de Forillon, en 1970, a étendu le réseau des parcs nationaux à la province de Québec et a permis d'assurer la protection, en tant que patrimoine national, d'une partie spectaculaire du paysage canadien bordant le golfe du Saint-Laurent. Le parc est situé au nord-est de la baie de Gaspé, connue sous le nom de péninsule de Forillon et en occupe la plus grande partie. Sa superficie est de 240 km^2. L'intérieur du parc représente un exemple typique des montagnes gaspésiennes de la région, extrémité orientale de la chaîne des Appalaches, qui s'étend du sud des États-Unis à son extrémité nord-est, dans la péninsule de Forillon.

Longtemps avant que la création d'un parc national dans cette région soit considérée, la région gaspésienne était déjà très fréquentée par les touristes motorisés. L'achèvement du boulevard Perron (maintenant route 132), au milieu de l'année 1920, offrait 400 km de route entre Sainte-Flavie, située dans le Bas-Saint-Laurent, et la ville de Gaspé, située dans la baie de Gaspé.

La route longe, sur la plus grande partie du parcours, le fleuve et le golfe du Saint-Laurent, traverse de pittoresques villages de pêcheurs, grimpe des côtes fortement inclinées et plonge vers des criques sablonneuses ou de galets. Plus le visiteur s'engage vers l'est, plus le paysage devient spectaculaire. Les montagnes s'élèvent sur la droite, le littoral devient de plus en plus escarpé, et dans le lointain apparaissent les hautes falaises de calcaire de la péninsule de Forillon. Le voyage implique 880 km de route, pour contourner au complet la péninsule gaspésienne, et offre l'une des promenades motorisées les plus spectaculaires de l'est du Canada.

Histoire

Il semble que Gaspé soit un mot indien, probablement Micmac, signifant « fin des terres ». Il se réfère au cap rocheux proéminent qui apparaît le premier lorsque l'on entre dans le golfe du Saint-Laurent par le sud-est. Ce nom ne s'applique pas seulement au cap, appelé à l'origine par Jacques Cartier « Hunguedo », mais aussi à la baie et à l'ensemble de la péninsule.

Des recherches archéologiques ont révélé une présence humaine dans la péninsule gaspésienne des siècles avant que Cartier ne décrive la baie de Gaspé en 1534. On pense qu'il y a 10 000 ans, des groupes de chasseurs venant du sud et de l'ouest sont arrivés en Gaspésie et ont vécu de la chasse au gros gibier, probablement le caribou. Ils devaient également pêcher et cueillir des fruits sauvages. Des traces de cette occupation préhistorique ont été trouvées sur la péninsule Penouille dans la baie de Gaspé, sous la forme d'outils taillés dans la pierre.

Plus récemment, l'histoire de la Gaspésie a été irrévocablement liée à l'industrie de la pêche pour laquelle elle est célèbre. Les voyages relatés en Amérique du Nord par Cabot en 1497, Verrazano en 1524, et l'atterrissage de Cartier dans la baie de Gaspé en 1534 ont conduits les pêcheurs européens à explorer les côtes de Terre-Neuve, de l'Acadie et du golfe du Saint-Laurent. Pendant des années, cependant, relativement peu de pêcheurs passent l'hiver au Canada, où ils salent et sèchent la morue le long des côtes avant de retourner chez eux avant l'arrivée de l'hiver.

Des premiers navigateurs, Jacques Cartier est le plus connu. Sous l'autorité et le financement de François Ier, roi de France, Cartier s'embarque vers l'est, de Saint-Malo le 30 avril 1534 à la découverte d'une route vers les Indes. Il accoste à Terre-Neuve au milieu du mois de mai, puis franchit le détroit de Belle-Isle pour entrer dans le golfe du Saint-Laurent. Le 24 juillet 1534, Cartier aborde près de l'actuelle ville de Gaspé et, en présence d'un groupe d'Indiens, prend possession de ces terres, au nom du roi, en dressant une croix en bois de 9 m de hauteur, aux armes du roi de France. Quatre siècles plus tard, le même jour, le Service des parcs nationaux du Canada a érigé une croix pour commémorer l'arrivée de Cartier. De 9 m de hauteur et taillée d'une seule pièce dans le granit du Vermont, elle domine le port de la ville de Gaspé.

Occupation par les Indiens

Bien que les Indiens rencontrés par Jacques Cartier en 1534 lorsqu'il prend possession des terres au nom du roi de France aient été des Iroquois et des Hurons, les premiers résidants de la Gaspésie étaient des Micmacs, qui faisaient partie de la confédération des Algonquins. Ils venaient régulièrement, lors d'expéditions d'été, pêcher sur les riches bancs de poisson de la péninsule gaspésienne. Peuple migratoire typique, les Micmacs chassaient dans les bois en hiver, se déplaçant au printemps vers la côte pour ramasser des coquillages et pêcher à l'embouchure des rivières. Des villages Indiens existent encore à Restigouche, Carleton, Maria et Gaspé. Un campement indien présumé est situé à Anse-aux-Sauvages sur la péninsule de Forillon.

La pêche à la morue

Avant le premier voyage de Jacques Cartier en Amérique du Nord, le golfe du Saint-Laurent et la région gaspésienne étaient peu connus. Bien que les premiers entrepreneurs attendaient autant du commerce des fourrures que de la pêche, l'abondance de la morue en fit la principale source économique de la région.

Pendant plus d'un siècle, les activités de pêche des Européens avaient un caractère saisonnier. Les vaisseaux utilisés pour la pêche à la morue le long des côtes de la Gaspésie avaient besoin d'être d'une taille assez considérable. En plus des pêcheurs, ils devaient transporter, sans compter l'attirail de pêche, les chaloupes et de grandes quantités de sel, et pour six mois de nourriture. Le seul supplément au régime des navires provenait de petits potagers plantés sur le rivage, du gibier occasionnellement chassé, et évidemment de la morue et du maquereau.

La pêche à la morue et d'autres espèces de poissons le long des côtes gaspésiennes remonte aussi loin que 1542, lorsque Jean Alphonse, pilote de Roberval, commenta l'abondance et la qualité des espèces que l'on y rencontraient. La France possédait un excellent marché pour le poisson et les grandes quantités de sel requises pour ce que l'on appelait la morue verte (morue salée, mais non séchée). Ce salage impliquait que la morue soit salée à bord du bateau mère qui repartait vers son port d'origine

quand il était plein. Il était également possible de faire sécher la morue à terre, ce qui réclamait moins de sel et laissait de la place à bord des cales pour la morue salée. Les morues pêchées le long des côtes gaspésiennes étaient généralement plus petites que celles pêchées à Terre-Neuve et par conséquent plus facile à sécher.

Les pêcheurs mettront beaucoup de temps avant de former des colonies sédentaires dans la région de Gaspé. Le séchage du poisson sur les rives bordant la côte gaspésienne réduisait la nécessité de transporter de grandes quantités de sel de France, et donnait plus de place dans les cales pour charger du poisson à destination de l'Europe. Peu à peu, des villages de pêcheurs sédentaires s'installent à différents endroits autour de la baie de Gaspé, le long du golfe et vers le sud à Percé, Grande Rivière, Pabos, Port Daniel et Paspébiac.

Le régime français de Gaspé tombe au cours de la guerre de Sept ans. La résistance française à Louisbourg sur l'île du Cap-Breton est vaincue par Wolfe et Amherst en juillet 1758. Au début de septembre, le général Wolfe et une flotte d'au moins 15 navires entre dans la baie de Gaspé et détruit les villages. Environ 6 000 quintaux de poissons sont détruits, quatre goélettes et 200 chaloupes sont saisies et la plupart des 300 habitants sont renvoyés en France via Louisbourg.

Bien que la pêche ne soit plus aussi florissante qu'au 19e siècle pour les résidants de la Gaspésie, elle reste l'activité principale des villages installés le long de la côte du golfe. La plupart des prises qui comprennent la morue, le saumon et le hareng, sont pêchés à l'aide de gros bateaux communément appelés senneurs, palangriers ou pêchant à la drague, et sont traités et commercialisés à partir de centres tels que Rivière-au-Renard, Paspébiac et Grande Rivière. D'autres industries comme l'agriculture, la coupe de bois et le tourisme, viennent en aide aux résidants en leur fournissant des emplois.

Préservation des villages de pêcheurs

La limite du parc le long de la côte nord-est de la péninsule gaspésienne a été tracée à environ 2 km de la côte du golfe du Saint-Laurent. Cette décision a permis de conserver huit villages établis depuis fort longtemps entre Rivière-au-Renard et Cap-des-Rosiers. Près de Trait-Carré, la limite descend jusqu'à la route 132 pour permettre de recevoir les visiteurs du parc venant de l'ouest.

Une ceinture de terre bordant les rives de la baie de Gaspé, qui réunit une ligne presque continue de villages, a été également exclue du parc. Dans la partie sud-est du parc incluant la péninsule de Penouille, les propriétaires ou occupants des terres et des bâtiments à l'intérieur des villages de Cap-des-Rosiers Est, Petit-Gaspé, Grande-Grève, Anse-aux-Sauvages et Cap-Gaspé, ont été invités à évacuer les lieux après avoir été expropriés par le gouvernement du Québec. Les projets d'aménagement du parc suggéraient, cependant, de garder et de rénover, là où c'était nécessaire, un certain nombre de bâtiments, dont une ancienne église. Quelques-uns de ces édifices sont utilisés par les services d'interprétation du parc. Les résidants déplacés ont reçu une compensation pour leurs terres et leurs bâtiments de la Province de Québec. À une exception près, les noms de toutes les communautés expropriées ont été conservés. La région entourant le principal centre d'activité des visiteurs, jadis situé dans la communauté de Cap-aux-Rosiers Est, a été rebaptisée Le Havre.

Évacuation des résidants

Avant de pouvoir entreprendre les principaux aménagements du parc national de Forillon, il fallait procéder à l'évacuation des résidants qui occupaient le territoire récemment créé du parc. Dans l'ensemble, 2500 parcelles de terrain étaient impliquées, et un peu plus de 205 familles étaient affectées. En vertu des clauses de l'entente fédérale-provinciale pour la création du parc, le gouvernement provincial devait acquérir les titres fonciers du parc au nom du Canada, en versant des compensations pour les terres concernées. Toutes les terres détenues par des particuliers ont été évaluées avec précision par des évaluateurs professionnels engagés par la province et les compensations ont été faites d'après les évaluations reçues.

En plus d'une compensation monétaire pour les terres et les bâtiments expropriés, les anciens résidants reçurent une subvention de relocalisation allant jusqu'à 2000 $. Un grand nombre de propriétaires résidants expropriés ont pu obtenir des emplois à Gaspé et Rivière-au-Renard. Un peu plus tard, des unités modernes d'habitation à prix modiques furent construites par la province à Gaspé, Cap-des-Rosiers et Rivière-au-Renard et mises à la disposition de 110 familles.

Première planification du parc

Bien que l'entente formelle entre le Canada et le Québec concernant la création du parc national de Forillon n'ait pas été signée avant 1970, les préparatifs en vue de son aménagement ont été entrepris par Parcs Canada à la suite de l'annonce à la Chambre des communes, par l'honorable Jean Chrétien, en mai 1969, qu'une entente de principe avait été atteinte.

Un plan directeur préliminaire a été préparé qui décrivait en détail le concept d'aménagement du parc de Forillon. Il portait sur la conservation des ressources, la définition des principales zones d'utilisation et de leur aménagement, le transport à l'intérieur du parc, les services touristiques requis, et l'interprétation du parc. L'utilisation future du territoire était conçue de façon à regrouper différentes régions dans des classes spéciales afin de protéger leurs éléments naturels et culturels. Ces classes comprenaient (1) la protection particulière de régions contenant une faune et une flore uniques; (2) des régions sauvages de loisirs avec des accès limités aux systèmes de transport non-motorisés; (3) des régions écologiques naturelles utilisées comme zones tampons entre les régions protégées et celles qui seraient aménagées; et (4) une région orientée vers les loisirs de plein air en général. Ainsi, les terres faisant partie de la classe 1 seraient restreintes à l'interprétation, l'étude et l'observation et celles de la classe 2 à l'interprétation, la randonnée, les promenades à cheval, la pêche et l'observation de la nature. Les terres faisant partie de la classe 3, régions écologiques naturelles, permettraient l'interprétation et des activités extérieures telles que le camping, les pique-niques, le canotage, la natation, la pêche et l'utilisation des principaux corridors routiers. Les terres de la classe 4 étaient destinées à servir de zones de loisirs et à offrir des centres d'activités touristiques.

Plan conceptuel

Le plan conceptuel proposait cinq centres touristiques principaux. Ils étaient situés à Cap-aux-Rosiers Est sur la côte bordant l'estuaire, et rebaptisé depuis Le Havre, où se trouverait le principal centre touristique. Sur la baie de Gaspé, Petit-Gaspé deviendrait le sous-centre de Le Havre, et Cap Bon-Ami, Grande Anse et la péninsule de Penouille étaient choisis comme centres d'activités secondaires. Le plan envisageait également la construction d'une route touristique donnant accès à des belvédères, terrains de pique-nique et sentiers de randonnée. Des services de transport étaient également suggérés, pour faciliter le déplacement des visiteurs d'un point central vers des sites clés et également pour réduire le besoin de voies publiques principales. La vie en plein air devait être améliorée par l'aménagement de terrains de camping, de sentiers de randonnée et de zones de pique-nique.

Audiences publiques

Des dossiers d'information, comprenant la copie du plan d'aménagement préliminaire, avec cartes et plans à l'appui, ont été mis à la disposition du public par Parcs Canada pour discussion et étude lors d'assemblées publiques tenues à Gaspé le 17 novembre et à Rimouski le 19 novembre 1971. Les recommandations faites à ces audiences ou contenues dans les mémoires ou les lettres reçues d'individus ou d'organisations, ont permis d'apporter plusieurs changements au plan préliminaire. À la suite de l'étude de toutes les suggestions ou objections, un plan directeur révisé d'aménagement pour le parc de Forillon a été réalisé.

La décision de ne pas entreprendre la construction d'une nouvelle route touristique, entièrement dans les limites du parc, est l'une des modifications majeures du plan d'aménagement. En réponse à la demande de différents groupes de l'Anse-au-Griffon et de Cap-des-Rosiers, il a été décidé de relocaliser des parties de la route Laurencelle reliant Cap-des-Rosiers sur le golfe à Cap-aux-Os sur la baie de Gaspé, et de la reconstruire entièrement. Une autre décision a été la fermeture, en tant que voie publique, de la route secondaire entre Anse-au-Griffon et un point situé sur la baie de Gaspé à l'est de Penouille. Cette route est aujourd'hui utilisée comme route de service et voie à usages multiples, interdite à la circulation motorisée, et permet de maintenir la région qu'elle traverse dans sa sauvagerie.

Premier aménagement

L'aménagement du parc national de Forillon commence en 1970. Robert Marois, un fonctionnaire bilingue de la division des parcs nationaux et historiques d'Ottawa, est nommé directeur du parc. Il installe les bureaux administratifs du parc dans la ville de Gaspé et commence le recrutement de gardes, d'agents d'interprétation et de personnel de support.

L'installation de services tels que des campings et des zones de pique-nique reçoit la priorité. Des terrains de camping sont installés à Cap Bon-Ami, à quelques kilomètres à l'est de Le Havre sur la rive du golfe, à un endroit où existait auparavant un terrain de camping provincial, à Petit-Gaspé et sur la baie de Gaspé. Une zone d'utilisation diurne, permettant de se baigner et de pique-niquer est également aménagée sur la péninsule de Penouille. Un stationnement public d'environ 300 places est créé au nord de la péninsule de Penouille, d'où un transport par petit train permet d'accéder aux services diurnes.

Routes et sentiers

La relocalisation de la route 132 entre Le Havre (Cap-des-Rosiers Est) et la baie de Gaspé, maintenant appelée route Laurencelle, commence en 1972. L'aménagement d'un réseau de sentiers de randonnée est également entrepris, et les premières routes achevées sont celles qui mènent au cap Bon-Ami et au cap Gaspé.

On élabore aussi l'aménagement d'un programme d'interprétation. Des sentiers guidés attirent l'attention des visiteurs sur la flore, la faune et la géologie de la péninsule de Forillon. Le naturaliste du parc entreprend également des études, en dehors de la saison touristique, sur les oiseaux, les mammifères, la géologie, la couverture forestière et la survie de la faune marine.

Centres d'activités du parc

Les centres d'activités, ou centres touristiques, qui ont été aménagés le long de la principale voie publique du parc, la route 132, ou le long des routes secondaires attirent tout particulièrement les touristes. Ils sont dirigés par le personnel du parc qui connaît à fond les caractéristiques et les commodités disponibles, et sont en mesure de répondre aux questions et de fournir l'aide requise.

À Trait-Carré, à environ 4,5 km à l'est de Rivière-au-Renard, un centre d'accueil a été construit, où les visiteurs peuvent obtenir de l'information, des cartes, des brochures et des idées leur permettant de profiter pleinement de leur séjour dans le parc. Le principal centre d'activités du parc, Le Havre, offre un grand nombre d'attraits. Un port abrité permet aux bateaux de pêche de s'ancrer le long de quais modernes. Les visiteurs peuvent s'embarquer pour des excursions d'une journée sur des bateaux appartenant à l'entreprise privée, le long de la côte de la péninsule de Forillon jusqu'à son extrémité, cap Gaspé. Un stationnement adéquat est disponible et un terrain de camping moderne offre des services d'hébergement. Les zones diurnes, aménagées avec des toilettes et des tables, permettent de profiter pleinement des pique-niques.

Un nouveau centre d'interprétation, ouvert en 1983, est également situé au Havre sur un site particulièrement bien choisi. Il comprend une salle présentant des spectacles audio-visuels, et différentes expositions expliquant la géologie, la faune, la flore et la vie marine du parc et de la péninsule de Forillon. Il sert également de point de départ pour un tour guidé le long de la falaise escarpée, organisé par le personnel d'interprétation du parc.

Érosion de la péninsule de Forillon

Au cours des siècles, l'aspect physique de la péninsule de Forillon a subi de profondes modifications. À environ 2 km au sud-est de Le Havre, cette presqu'île orientale de la péninsule gaspésienne se rétrécit en un promontoire, où de hautes falaises s'élèvent en certains endroits à 235 m au-dessus du niveau de la mer. Dans son livre *La Gaspésie*, Alfred Pelland, déclare que Le Forillon est le reste d'une montagne qui s'est effondrée dans la mer en 1851. Un phare situé à la pointe sud qui permet aux marins de franchir ce gigantesque promontoire, attire inévitablement les regards.

Cap Bon-Ami

En suivant pendant 3 km la route en direction du sud-est, le long du golfe Saint-Laurent, on arrive au cap Bon-Ami, où un autre terrain de camping moderne a été installé. Cette région est très populaire parmi les randonneurs, pour lesquelles elle constitue le point de départ d'un sentier panoramique qui encercle le mont St-Alban. Caractéristique importante du paysage, ce mont est l'un des plus hauts sommets de la péninsule de Forillon et le sentier offre des points de vue à la fois sur le golfe et sur la baie de Gaspé au sud.

Petit-Gaspé

Petit Gaspé s'étend sur environ 4 km à l'est de la jonction de la route Laurencelle et de la route 132 sur la baie de Gaspé et est accessible par la route connue sous le nom de « route de la péninsule ». C'est l'un des plus anciens villages de pêche de la baie, et il attirait les touristes, bien avant la création du parc national. Les premiers colons de cette communauté sont venus des îles anglo-normandes et l'un de ses plus beaux vestiges est l'église anglicane St. Peter, une petite chapelle qui relie le passé au présent.

Une zone de stationnement, un terrain de camping moderne, et des zones de pique-nique offrent les commodités habituelles. Dans leur voisinage immédiat se trouvent une ancienne mine de plomb et un moulin à grains qui appartenaient à la famille Simon. Un amphithéâtre extérieur permet de projeter des films, de donner des causeries sur les caractéristiques écologiques et d'autres activités parrainées par le service d'interprétation du parc. Le ski est encouragé en hiver le long de la route de la péninsule et sur les sentiers adjacents.

Grande-Grève

À Grande-Grève, un des villages d'origine de la Gaspésie a été reconstitué pour illustrer le thème du parc national, *Harmonie entre l'homme, la terre et la mer*. On a restauré les anciennes habitations, les édifices commerciaux et les autres bâtiments qui faisaient partie du village d'origine. Cette réalisation permet de faire revivre, pour le plaisir des visiteurs, la vie d'autrefois à Grande-Grève. On peut découvrir quelle était alors l'existence d'un fermier-pêcheur qui devait survivre dans des conditions d'isolement extrêmes et dont l'activité principale était la pêche à la morue; on peut en apprendre davantage sur le monopole de la compagnie commerciale qui régnait sur la région et sur l'environnement physique, social et socio-économique de l'ancien village.

Grande-Grève offre un stationnement adéquat pour les véhicules, un quai où les bateaux peuvent s'amarrer, et de longues plages où il est possible de pratiquer la plongée sous-marine.

Anse-aux-Sauvages et Cap Gaspé

Après s'être promené parmi les bâtiments et les anciennes habitations de Grande-Grève, le visiteur peut terminer sa visite de la péninsule de Forillon par un tour qui le conduit au cap Gaspé, escarpé et proéminent.

Cette portion finale du voyage n'est accessible qu'à pied par le sentier de la péninsule. Une promenade d'environ 3 km conduit au phare qui n'est pas seulement le point oriental final de l'extrémité de la péninsule gaspésienne, mais qui guide aujourd'hui encore les vaisseaux naviguant dans le golfe ou entrant dans la baie de Gaspé, de nuit.

Fort-Péninsule

En retournant à l'ouest sur la route de la péninsule vers la route 132, le visiteur longe des terres en bordure de la baie de Gaspé qui, en raison de leur densité de population ont été exclues du parc. On entre à nouveau dans le parc juste à l'est de sa jonction avec la route de la vallée de l'Anse-au-Griffon, aujourd'hui fermée aux véhicules privés.

À environ 1,5 km à l'ouest de la limite du parc se trouve l'un des points les plus intéressants de la région : le Fort-Péninsule, une relique de la participation du Canada à la seconde guerre mondiale. Après la défaite de la France à l'été 1940, les plans de la défense de la côte Atlantique furent étendus.

En août 1940, une commission permanente mixte canado-américaine est formée. Lors d'une réunion de la commission à Ottawa le 27 août 1940, une recommandation pour renforcer la défense sous-marine et portuaire est adoptée, pour Halifax, Sydney et Shelburne en Nouvelle-Écosse et pour Gaspé au Québec. Gaspé devient alors un centre très important, dans l'esprit des planificateurs navals, car cette baie était propice à l'ancrage d'une flotte de vaisseaux de guerre anglais ou américains, dans l'éventualité où la Grande-Bretagne serait envahie.

Les installations de Fort-Péninsule comprenaient une partie de la base navale construite dans la baie de Gaspé au cours de l'été 1941 à Sandy Beach sur la rive sud du port intérieur de Gaspé, à 4 km à l'est de la ville de Gaspé. Deux batteries de défense fixes sont également construites, l'une au nord de la baie de Gaspé, juste à l'est de la pointe Penouille, l'autre sur la rive sud de la baie de Gaspé presque à l'opposé de la pointe de la péninsule de Forillon, et sont nommées respectivement Fort-Péninsule et Fort Prével.

Bien qu'elle n'ait jamais été attaquée, la base navale de Gaspé était un centre d'activité intense. Au cours de 1942, 23 navires ont été coulés dans le golfe Saint-Laurent par des sous-marins ennemis, dont deux navires de guerre. La base de Gaspé n'a pas seulement exercé un contrôle de la défense navale, mais a également contribué au sauvetage et aux soins des survivants des naufrages.

L'occupation de Fort-Péninsule cesse en juin 1945, à la suite de l'armistice. À l'exception de deux gros canons, toutes les installations de guerre ont été retirées. Les visiteurs du parc peuvent maintenant utiliser librement cet endroit comme zone de pique-nique, où sont installés des bancs, des tables et d'autres commodités diurnes.

Région de Penouille

La presqu'île de Penouille est l'une des plus belles plages de sable fin du parc. La température de l'eau est également plus chaude à cet endroit que partout ailleurs dans le parc. Des zones de jeu et un bâtiment de service y ont été aménagés. Les visiteurs peuvent utiliser des vestiaires et des toilettes, et un comptoir offrant des repas légers et de l'alimentation.

La pointe de Penouille, tout comme Anse-aux-Cousins de l'autre côté du port de Gaspé, servait comme site d'exploitation des baleines au XIX^{e} siècle. Cette industrie a graduellement disparu de Gaspé, face au déclin des baleines dû à leur surexploitation, et du fait que depuis 1867 celle-ci n'est plus viable.

Le paradis des randonneurs

Une mention a été faite de quelques-unes des possibilités de loisirs qui s'offrent au visiteur du parc national de Forillon, en particulier de la natation, du bain et de l'exploration sous-marine. Pour les promeneurs, le réseau des sentiers qui a été aménagé dans l'ensemble du parc est très attirant. En plus des excursions le long des rives rocheuses et à pic de la péninsule de Forillon, les randonneurs peuvent prendre beaucoup de plaisir le long de sentiers sinueux et ombragés qui mènent aux collines ou régions montagneuses formant la partie ouest du parc. Ces excursions peuvent varier en longueur, suivant le goût personnel, de quelques kilomètres à des trajets d'une journée allant jusqu'à 31 km.

Conclusion

Le parc national de Forillon est un élément touristique clé de la péninsule gaspésienne, puisqu'il est situé à l'entrée stratégique de la route touristique Gaspé-Percé. Bien avant que cette région soit aménagée en parc national, la fréquentation annuelle des visiteurs présentait des augmentations révélatrices. Au cours de l'exercice 1974-75, plus de 300 000 visiteurs avaient été enregistrés, en 1978-79, la fréquentation annuelle du parc atteignait 650 000 visiteurs, et en 1980-81, près de 730 000 visiteurs étaient recensés. La réputation grandissante de l'exceptionnelle beauté du parc de Forillon devrait conduire un plus grand nombre de touristes à le fréquenter dans les années qui viennent.

Le parc national de La Mauricie

Contrastant avec le caractère escarpé de la côte de la péninsule de Forillon, le parc national de La Mauricie est un exemple typique de la région montagneuse laurentienne du Québec. Il a été créé en août 1970 afin de préserver, en qualité de patrimoine national, un exemple représentatif du bouclier laurentien. Le thème du parc est *Héritage laurentien* et ses nombreux lacs, ruisseaux et collines forment un contraste aigu avec les basses terres de la vallée du Saint-Laurent. Bien qu'il soit situé à égale distance entre Québec et Montréal, le parc est directement accessible de Trois Rivières, située à environ 50 km au sud. Sa superficie est d'environ 549 km^2.

Le contour du parc ressemble à un énorme fer à cheval, la rivière Saint-Maurice formant sa limite est, les rivières Mattawin et Saint-Maurice ses limites nord, et sa limite ouest suivant une chaîne de lacs longs et étroits. Au sud, sa limite suit une ligne arquée, s'étendant au nord de la rivière Shawinigan vers un point sud du lac Écarté, puis du sud-est vers la limite sud du lac à la Pêche.

Trois grands corridors naturels se trouvent à l'intérieur du parc. D'abord (a) les vallées des lacs Wapizagonke et Anticagamac; puis (b) les vallées des lacs à la Pêche, Édouard et des Cinq; et (c) la vallée de la rivière Saint-Maurice. Les caractéristiques physiques du parc ont été sculptées au moment de la dernière période glaciaire, il y a environ 10 000 ans, qui a laissé des traces éloquentes dans les collines arrondies, les lacs transparents et les plages de sables. Bien qu'elle ait été traversée autrefois par des nomades, dont les Indiens, la région du parc n'a jamais été habitée de façon permanente et reste une oasis de paix et de tranquillité. Ses forêts présentent une grande variété de bois durs et de conifères, où se réfugie une faune variée et abondante. Entrecroisée par de nombreuses rivières et dotée d'une grande quantité de petites étendues d'eau, la région du parc semble n'avoir été conçue par la nature que pour des besoins de conservation et de loisirs.

Avant la création du parc, la compagnie de pâtes et papiers Consolidated Bathurst détenait un droit de coupe sur la plus grande partie de cette région, et alimentait de grands moulins à papier situés dans les villes de Grand-Mère et de Shawinigan. Plus d'une douzaine de clubs privés, la plupart étant des clubs de pêche, ont fonctionné entre 1890 et 1970, louant les terrains pour leurs bâtiments du gouvernement du Québec. Tous les intérêts privés dans le parc ont été éteints, bien que l'on ait conservé trois bâtiments, comme poste de garde, refuge public au lac Wabenaki et camp de jeunesse.

L'utilisation des terres du parc, avant sa création, a laissé peu de traces puisque leur accès n'était possible que par des routes primitives et des sentiers, ou encore par canot ou avion. C'est ainsi, que les conditions relativement sauvages du nouveau parc ont permis un aménagement bien planifié qui offre les commodités nécessaires à sa fréquentation et au plaisir du public.

Le parc de La Mauricie est convenablement situé pour répondre aux besoins de loisirs de la région hautement industrialisée du Québec. L'aménagement de barrages hydro-électriques sur la rivière Saint-Maurice à La Tuque, Grand-Mère et aux chutes Shawinigan, a facilité l'installation de manufactures de papier, en particulier de papier journal, d'industries d'aluminium et chimiques. Depuis le début du siècle, l'électricité produite par la Compagnie hydro-électrique de Shawinigan a répondu à la plus grande partie des besoins du centre du Québec, jusqu'à ce que ses droits et titres de propriété soient repris par Hydro-Québec en 1963. Shawinigan possède également la plus ancienne usine de transformation de l'aluminium du Canada, qui a été fondée en 1900.

Occupation préhistorique

L'occupation de la région de La Mauricie, avant l'arrivée des Européens, par des membres de tribus indiennes d'Amérique du Nord a été confirmée par des recherches archéologiques. Plus de 30 sites utilisés pendant la période préhistorique ont été recensés le long des rives ou sur les îles des lacs Wapizagonke, Caribou et Anticagamac. Cette chaîne de lacs qui bordent le côté ouest du parc national de La Mauricie formait une route naturelle pour les Indiens se dirigeant vers le nord par canot, depuis le fleuve Saint-Laurent. L'occupation de ces sites, cependant, était surtout d'ordre migratoire et les traces de ces passages se révèlent par des pierres de foyer noircies et des outils en pierre taillée. On croit que ces Indiens nomades ont fait partie de la confédération algonquine. En plus des artefacts trouvés sur d'anciens campements, des idéogrammes ou des peintures sur rocs qui décorent une colline escarpée du lac Wapizagonke témoignent d'une présense humaine dans des temps reculés.

À la suite de la fondation d'un poste de traite connu sous le nom de Trois-Rivières au confluent de la rivière Saint-Maurice et du Saint-Laurent, par Laviolette en 1634, les rivières et les lacs de La Mauricie deviennent une route favorite pour les trappeurs et les Indiens qui cherchent à éviter les Iroquois qui assuraient un contrôle en amont du fleuve Saint-Laurent. Finalement, cette route traversant La Mauricie perd son importance après

la fondation de Ville-Marie (aujourd'hui Montréal) en 1642. Ce village, qui devait devenir la métropole du pays, devient très rapidement un centre de traite très important et attire la plupart du commerce des fourrures.

Exploitation des gisements de fer
La première industrie canadienne d'exploitation du minerai de fer et de la potasse a été créée dans cette région aux Forges du Saint-Maurice, à environ 11 km de Trois-Rivières. Cette forge a fonctionné entre 1730 et 1883. En 1923, sur la recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, les Forges du Saint-Maurice ont été commémorées par la Division des parcs nationaux du ministère de l'Intérieur, par l'érection d'un monticule de pierres portant une plaque en bronze. Cinquante ans plus tard, en mai 1973, les gouvernements du Canada et du Québec ont conclu une entente qui a permis à Parcs Canada de planifier, aménager et ouvrir au public les Forges du Saint-Maurice comme parc historique national.

Industrie forestière
Avant que l'industrie minière n'atteigne son apogée dans la région de La Mauricie, la coupe du bois dans cette partie du Québec avait déjà commencé. Les droits de coupe sur de grandes étendues ont été obtenus par des entrepreneurs du Québec en 1831 et pendant les années qui suivirent. Le premier chantier en pièce sur pièce permettant de travailler l'hiver a été construit par Edward Grieve dans le voisinage du lac à la Pêche en 1830. En 1852, les territoires de coupe de la région de la rivière Saint-Maurice étaient détenus par au moins 10 individus ou compagnies, l'une d'entre elles contrôlant 3522 km^2 et une autre 4921 km^2. George Baptist, George B. Hall, Gilmour et Compagnie, et la compagnie William Price faisaient partie des exploitants les plus importants.

Le commerce du bois a entraîné l'emploi de milliers de bûcherons le long des rivières Saint-Maurice et Mattawin et de leurs affluents. Bien qu'une partie du bois coupé ait été vendu comme bois de chauffage domestique, la plus grande partie était exportée de Trois Rivières ou de Québec vers la Grande-Bretagne, ou expédiée par train vers les États-Unis. Le premier glissoir à bois sur la rivière Saint-Maurice aux chutes Shawinigan a été construit en 1852. Sans nul doute cette installation fut créée pour faciliter le passage de la « pitoune » dans ces eaux turbulentes, très demandée par la Grande-Bretagne pendant de nombreuses années.

L'aménagement d'une centrale hydro-électrique aux chutes Shawinigan entre 1898 et 1903 par la Compagnie hydro-électrique de Shawinigan a entraîné le développement de la région comme centre industriel de pulpe et de papier. Pendant longtemps, la première manufacture fut la Compagnie de pâtes et papier Laurentide. Les capitaux de cette compagnie, ainsi que ceux de ses compétiteurs ont été finalement acquis par la compagnie de pâtes et papier Consolidated. Cette compagnie a fusionné par la suite en 1967 avec la Bathurst Paper Limited et est alors devenue la compagnie Consolidated-Bathurst Limited. Tel qu'indiqué dans les premières pages de ce chapitre, les droits détenus par la Consolidated-Bathurst à l'intérieur des limites du parc national de La Mauricie ont été annulés par le gouvernement du Québec afin de faciliter l'établissement et l'aménagement du nouveau parc national.

Planification et aménagement
À la suite de la signature de l'entente fédérale-provinciale le 22 août 1970, qui créait le second parc national au Québec, le directeur de la Division des parcs nationaux et historiques à Ottawa, entreprend son aménagement par étapes. Au début de 1971, des bureaux administratifs sont obtenus pour le parc dans la ville de Shawinigan et les premiers agents du parc sont nommés. Ceux-ci comprenaient Alfred Tremblay, directeur, Fernand Dionne, directeur des travaux, Gilles Ouellette, naturaliste, et Jean LaFrance, garde en chef. Ces fonctionnaires avaient tous acquis de l'expérience au préalable dans la gestion des ressources naturelles soit au Québec, soit en Ontario. Le personnel est modifié peu à peu à la suite de l'aménagement du parc. En 1978, les responsabilités du directeur du parc sont étendues quand le district de La Mauricie est créé. Il a depuis dirigé la gestion du parc historique national des Forges du Saint-Maurice.

En décembre 1970, le ministère des Affaires indiennes et du Nord prend contact avec Sereq Incorporé, de Montréal, pour que cette entreprise prépare le plan directeur de l'aménagement du parc de La Mauricie. Ce plan, terminé et soumis à la Direction des parcs nationaux en juillet 1971, traitait de la préservation de portions substantielles du parc là où des études écologiques révélaient la présence de faune et de flore présentant un intérêt particulier. En limitant l'accès aux zones d'intérêt écologique inhabituel, il devenait possible de suggérer la concentration de zones d'aménagement dans la partie méridionale du parc, en fait la plus facile d'accès, et, en diversifiant les activités, de rendre cette partie du parc la zone d'attraction principale des touristes.

Zonage du parc
Les planificateurs recommandaient que le parc soit divisé en quatre zones. La zone 1 représentait les régions présentant des qualités inhabituelles, uniques ou représentatives. Il faudrait préserver et protéger, entre autres choses, les paysages, la couverture végétale, la faune et les sites archéologiques. La zone 2 comprenait les régions sauvages, où les activités du public seraient restreintes à la randonnée, au canotage, à la pêche et au camping sauvage. La zone 3 réunissait les régions d'environnement naturel, où les aménagements pourraient inclure des terrains de camping primitifs, des campements pour les canoteurs, des sentiers menant dans les régions sauvages et fournissant des points de départ à la fréquentation de l'arrière-pays. La zone 4, comprenant les régions de loisirs de plein air, permettraient des aménagements permanents offrant des services aux visiteurs, dont une route promenade et des routes secondaires. Ces régions comprendraient des terrains de camping, des zones de pique-nique, des belvédères, un magasin général et des services de location de canots, ainsi que des stationnements et des centres de réception des visiteurs. L'accès général vers les zones aménagées serait fourni par la route promenade reliant l'entrée est près de Saint-Jean-des-Piles à l'entrée ouest près du village de Saint-Mathieu.

Beaucoup de ces premières propositions ont été adpotées à la suite de leur étude, de réunions de comités et de décisions internes. En septembre 1972, un plan prélimi-

naire de gestion pour l'aménagement et le fonctionnement du parc de La Mauricie est achevé par la section de planification du bureau régional de Québec sous la direction de Denis Major, le planificateur régional en chef. Ce plan prévoyait cinq zones dans le parc. La cinquième zone étant utilisée comme zone d'utilisation intensive, offrant des activités ayant presque un caractère urbain.

Les résidants de la région sont invités à exprimer leur opinion sur les propositions pour le nouveau parc lors d'assemblées publiques. Ces audiences ont été tenues à Saint-Jean-des-Piles, Saint-Mathieu, Saint-Gérard des Laurentides, Grand-Mère, Shawinigan et Trois-Rivières. Parmi les projets adoptés figurait la construction de la route promenade, qui offrait la possibilité d'augmenter le nombre de zones de repos en bordure de route, de terrains de pique-nique et de points d'accès adjacents aux lacs.

Aménagement du parc

Après la nomination du personnel du parc et la création des services de conservation essentiels, les premiers crédits ont été utilisés pour la construction de routes d'accès, le nettoyage des rives des plus grands lacs et l'aménagement des principaux centres d'activités. Un contrat a été accordé pour l'arpentage, le dégagement et la construction de la route promenade donnant accès aux centres d'activité et permettant un contact initial avec le riche environnement naturel.

La première entrée du parc est ouverte près du village de Saint-Mathieu, à la suite de la reconstruction de la route reliant la partie méridionale du lac Wapizagonke avec la route provinciale 351. Une autre entrée est ouverte en 1974 au coin sud-ouest du parc, à environ 6 km au nord de Saint-Jean-des-Piles. Cette route permet un accès direct depuis la ville de Grand-Mère. Le premier des cinq principaux centres d'activités est aménagé près de la partie sud du lac Wapizagonke et nommé Shewenegan. Il occupe les terrains de l'ancien club Shawinigan, l'un des plus grands expropriés pour les besoins du parc. Cet endroit est ouvert au public en 1972 et offre un terrain de pique-nique, une plage, des sentiers de randonnée, un centre temporaire d'interprétation, un comptoir offrant des repas légers et une concession de location de bateaux. Il est le principal point de départ du canotage et du canot-camping. Le terrain de camping Mistigance, terminé avec des bâtiments de service et un amphithéâtre est mis à la disposition du public à cet endroit du parc. En novembre 1978, un plan directeur final est achevé par la Division de la planification de la région de Québec, de Parcs Canada, et approuvé par le ministre responsable des parcs nationaux, l'honorable J. Hugh Faulkner.

Lutte contre les feux de forêts

La protection des forêts contre les incendies est l'une des premières préoccupations de l'administration du parc. Plutôt que de dépendre d'un réseau de routes coupe-feu pour le transport des équipements d'extinction jusqu'aux lieux d'incendie, le service des gardes utilise des avions spécialement équipés pour le transport de l'eau qui sont loués du secteur privé lorsque cela devient nécessaire. Des zones naturelles d'atterrissage ont été déterminées pour les hélicoptères dans chacun des quinze secteurs du parc. Le parc national de La Mauricie est membre de la compagnie de conservation Québec-Mauricie, de laquelle de l'aide peut être obtenue dans les cas où l'extinction d'importants feux de forêts, ou difficiles à atteindre, sont au-delà des capacités du personnel du parc. En 1980, le service de conservation des ressources du parc était capable de contrôler et d'éteindre cinq incendies séparés dans des terrains difficiles.

Route promenade

Le projet le plus coûteux qui ait été entrepris dans le parc national de La Mauricie a été la construction d'une route promenande de 62 km reliant les entrées est et ouest et favorisant le premier contact du visiteur avec cet exemple très représentatif des montagnes laurentiennes. Des contrats séparés ont été accordés pour le dégagement de la voie et pour la construction de la route. Les rives d'un grand nombre de lacs auxquels cette route donne accès ont été nettoyés de leurs broussailles, bois mort et flottant.

En dessinant la route, les planificateurs du parc cherchaient à offrir un accès aisé à de nombreuses régions destinées au public. Ils espéraient également faire connaître le paysage spectaculaire de la région, et faire cette construction à un coût raisonnable. La construction a commencé en 1972 et s'est terminée à l'automne 1980 au coût de 22 000 000 $ comprenant le bitume. Il est possible de suivre cette route sur toute sa longueur en partant soit des centres d'accueil des visiteurs de l'est ou de l'ouest.

Voici une brève description de cette route, en partant de l'entrée est, à quelques kilomètres au nord de Saint-Jean-des-Piles.

Le centre d'accueil et d'interprétation de l'est, à moins de 1 km au nord de la limite du parc a été achevé en 1982. Il consiste en plusieurs bâtiments, stationnements, poste de garde, expositions d'interprétation et salle de spectacle à usage multiple. De ce centre, le tracé de la route suit la rivière Saint-Maurice pendant plusieurs kilomètres, et après avoir traversé la rivière à la Pêche, conduit au premier secteur d'aménagement principal du parc. Cette région, Rivière à la Pêche, est ouverte toute l'année, et a été conçue pour offrir une aide particulière aux personnes handicapées. Des possibilités pour le camping, la randonnée, et en hiver, le ski, se retrouvent ici. Un amphithéâtre est ouvert pour des programmes d'interprétation le soir.

Le centre d'intérêt suivant est le lac Bouchard, ou un terrain de pique-nique a été aménagé pour que les personnes handicapées puissent s'en servir. Du lac Bouchard, la route conduit au lac du Fou, où les visiteurs peuvent pêcher et canoter et où se trouve une autre zone de pique-nique. Le lac du Fou pourrait devenir éventuellement un point d'accès idéal pour des sentiers de ski de randonnée dans l'arrière-pays. Un peu plus loin, le visiteur atteint le lac Édouard, la seconde zone d'aménagement principal du parc. Elle offre une grande variété d'activités de plein air, dont les sports nautiques, le canotage-camping, le pique-nique, la randonnée et la pêche. Il y a une excellente plage, permettant la natation, un snack-bar, et une concession de location de canots.

Du côté nord de la route en partant du lac Édouard se trouve le lac Soumire, avec un stationnement de 70 places. Le lac Soumire est le point d'accès principal vers le corridor du lac des Cinq qui offre des possibilités de pêche et de canot-camping excellentes. Depuis le lac Soumire, le voyageur continue à l'ouest vers le lac Écarté, l'une des plus grandes surfaces d'eau du parc. Il y a un stationne-

ment et la pêche y est excellente. Un peu plus loin par la route, le visiteur atteint le lac Alphonse, réservé aux pêcheurs âgés (65 ans ou plus). Des tables de pique-nique et un stationnement ont été aménagés.

Région spectaculaire

En quittant le lac Alphonse, le visiteur entre dans l'une des parties les plus spectaculaires de la route. La route grimpe en lacets tranquilles jusqu'à un belvédère, Le Passage, où l'on est récompensé par une vue magnifique vers le sud donnant sur la principale étendue du lac Wapizagonke, qui s'étend sur une longueur de près de 16 km. Une exposition d'interprétation est installée à cet endroit permettant aux visiteurs de découvrir les origines du paysage de la vallée Wapizagonke. En redescendant la colline, la route traverse le nord du lac Wapizagonke. Cet endroit est aménagé et accessible par une petite route secondaire, et l'on y trouve le plus grand et le plus populaire des terrains de camping du parc. Il contient également un amphithéâtre extérieur, des zones de pique-nique, des services pour les sports nautiques et la pêche, une concession de location de canot et un magasin à l'usage des campeurs.

La route continue vers le sud, longe le côté est du lac Caribou où est situé un point de départ important vers l'arrière-pays, avec un stationnement de 86 places. Le lac Caribou, la baie des Onze Îles, la baie de Cobb, le lac Maréchal, le lac Tessier, le lac Weber, le lac Anticagamac, et le réseau du lac Wapizagonke offrent les meilleures opportunités pour la pêche et le canot-camping dans le parc. Au sud du lac Caribou, la route s'élève encore une fois vers le sommet d'une longue crête, à l'ouest du lac Wapizagonke, où deux belvédères, le Vide-Bouteille et l'Île aux Pins, offrent des panoramas spectaculaires sur le lac et la forêt dense de l'est. Le nom Vide-Bouteille tient son origine du fait qu'il regarde vers un endroit sablonneux où pendant des années les pêcheurs s'arrêtaient pour boire.

Près des limites sud du lac Wapizagonke, le visiteur peut apprécier l'attrait d'un autre centre d'activité diurne principal, Shewenegan. Étant le terrain de pique-nique le plus populaire du parc, il offre une plage, des sentiers de randonnée, des services de location de canots et de repas légers. C'est également un point de départ important pour le canot-camping sur le lac Wapizagonke. C'est à cet endroit particulièrement populaire, que le premier centre d'interprétation temporaire a été inauguré par l'honorable Jean Chrétien, alors ministre des Affaires indiennes et du Nord, le 14 août 1972.

Tout près se trouve le terrain de camping Mistagance accessible par la route depuis la promenade. Une autre zone de pique-nique, l'Esker, est située à l'extrêmité sud du lac Wapizagonke. Il offre un stationnement, des services liés aux sports nautiques, et une promenade le long d'un marais avec des panneaux d'interprétation. Près de là se trouve le terrain de camping La Clairière.

Avant de quitter le parc au sud-ouest, le visiteur passe par un autre centre d'accueil à l'entrée Saint-Mathieu où l'on peut obtenir des renseignements sur le parc, s'inscrire pour la pêche et des excursions en canot, et obtenir les permis nécessaires. Sont également disponibles les services de Info Nature, une association coopérante qui a entrepris la vente de livres sur la nature, d'affiches et de souvenirs. Depuis 1982 cette association favorise une plus grande connaissance du patrimoine naturel et culturel du parc. Les profits sont utilisés pour les programmes d'interprétation et de loisirs du parc.

Autres zones de loisirs

En plus des centres d'activités décrits dans les paragraphes précédents, beaucoup d'autres sites ont été aménagés pour les visiteurs. La plupart sont situés sur ou près des innombrables lacs qui abondent dans le parc, et sont accessibles soit de la route promenade, ou de routes et sentiers partant de la promenade, soit par les principaux corridors fluviaux du parc. Beaucoup ont des tables de pique-nique et des commodités pour l'amarrage des canots. La plupart fournissent des possibilités pour les canoteurs, les pêcheurs ou les visiteurs cherchant à se reposer. En fait, le parc national de La Mauricie offre quelques-unes des meilleures possibilités au Canada pour le canot-camping, une activité pour laquelle la géographie unique du parc est idéale. Les autorités du parc ont accordé la plus haute priorité à l'aménagement de commodités dans l'arrière-pays pour venir en aide aux canoteurs. C'est ainsi que cette forme de loisirs d'été est devenue très populaire et que quelque 19 000 excursionnistes en canot sont accueillis chaque année dans le parc.

Aide aux citoyens âgés

Un intérêt particulier a été accordé par les autorités du parc pour rencontrer les besoins de loisirs des citoyens âgés. Trois lacs ont été réservés à leur usage exclusif, et un lac est ouvert aux personnes physiquement handicapées. Sur ces lieux, des quais ou des rampes ont été installés.

Réseau de sentiers du parc

L'aménagement du réseau de sentiers du parc a été l'une des premières priorités lorsque l'on a entrepris d'aménager les services et les commodités aux visiteurs. Au cours de la première décennie du développement, l'accent a été porté sur la détermination de sentiers relativement courts près des zones de haute fréquentation telles que Shewenegan, Esker, Wapizagonke nord et le lac Édouard. Un réseau plus étendu de sentiers de longueur moyennes ou courtes a également été aménagé à l'intérieur du triangle formé par les zones du lac Édouard et du lac à la Pêche et par l'entrée secondaire Saint-Gérard des Laurentides. Ces sentiers sont ouverts aux randonneurs en été et aux skieurs en hiver. La longueur totale du réseau de sentiers de randonnée est d'environ 86 km. Un réseau de sentiers beaucoup plus long est en train d'être aménagé dans le secteur nord du parc et qui sera de plus de 100 km de longueur.

Utilisation hivernale

L'aménagement du réseau de sentiers du parc a été complété par l'utilisation d'anciennes sentes de bûcherons et de clubs de pêche, comme pistes de skis. Environ 70 km de sentiers signalisés et bien entretenus sont disponibles depuis l'aménagement de Rivière-à-la-Pêche jusqu'au côté oriental du parc. Une piste de 3 km est également réservée aux raquetteurs. Les campeurs peuvent utiliser le terrain de camping de Rivière-à-la-Pêche et d'autres endroits le long des pistes, mais doivent s'inscrire au bureau de l'administration du parc ou au centre d'accueil du ski. Le refuge Wabenaki sur le côté ouest du lac-à-la-Pêche, qui était auparavant le centre

d'un club de pêche, a été conservé et sert aux groupes de skieurs ou individus au cours des mois d'hiver. Il offre 10 lits à l'intérieur de deux dortoirs.

La pêche sportive

Pendant des années, le Québec fut renommé pour ses possibilités de pêche et les lacs du parc de La Mauricie contribuent à maintenir cette réputation. Environ 15 000 pêcheurs sont annuellement recensés grâce au système de permis. Les truites grises et mouchetées sont parmi les espèces les plus recherchées, mais le grand brochet, le doré, l'achigan à petite bouche et d'autres espèces se trouvent également dans les eaux du parc. Quelques lacs ont été interdits à la pêche, afin de préserver les espèces. La pêche sportive, quelle qu'elle soit, est sujète aux règlements de pêche du parc national.

Programme d'interprétation

Les caractéristiques physiques et l'emplacement du parc national de La Mauricie, quoique il y ait d'autres régions semblables dans la partie sud du centre du Québec, sont uniques dans le réseau des parcs nationaux du Canada. La région du parc se distingue des terres basses du Saint-Laurent par ses montagnes boisées arrondies, la profusion de ses lacs et le réseau des rivières et des petits ruisseaux. Dans la majorité des endroits, loin des routes et des sentiers, une atmosphère sauvage domine, qui devait être à peu près la même pour les premiers portageurs et pour les Indiens qui découvraient cette région il y a déjà tant d'années.

Le corridor naturel à l'intérieur du parc, qui est formé par les vallées des lacs Wapizagonke et Anticagamac, offre un témoignage éloquent des modifications géologiques qui ont façonné les collines laurentiennes. Ici, le vent, la pluie, la neige et la glace, manoeuvrés par les conditions météorologiques, ont lentement, mais sûrement, eu un effet corrosif à travers les siècles qui a modelé et façonné les collines et les vallées. La dernière glaciation, qui remonte à environ 10 000 ans, a laissé beaucoup de traces sous la forme de roches entaillées par la glace, de moraines et d'eskers.

Afin d'attirer l'attention des visiteurs du parc sur son histoire écologique et géologique unique, Parcs Canada a créé au cours du premier aménagement du parc, un service d'interprétation à l'intérieur du système de gestion du parc. Les activités d'interprétation sont offertes au centre d'accueil et d'interprétation situé à l'entrée Saint-Jean-des-Piles. Le centre comprend un espace pour des expositions fixes, des bureaux et un théâtre à usage multiple pour des projections audio-visuelles et des causeries. Des diaporamas saisonniers sont également offerts aux visiteurs que l'on fait circuler entre les terrains de camping de Mistagance, Wapizagonke-nord et Rivière à la Pêche. Des promenades guidées et d'autres activités d'interprétation spéciales sont offertes à travers le parc. Une activité unique et populaire au cours de la saison estivale est une excursion guidée dans un canot Rabaska à 12 passagers. Des panneaux d'interprétation sont également répartis à des endroits stratégiques du parc.

Conclusion

Une fois que les premiers visiteurs eurent pénétrés dans le parc national de La Mauricie en 1972, des progrès évidents ont été faits par Parcs Canada pour fournir les commodités et les améliorations qui permettent au public de prendre plaisir à la beauté du parc et à ses ressources récréationnelles. La portion méridionale du parc a été rendue accessible par une route promenade moderne, située de façon à faciliter les accès à ses lacs, sentiers ombragés, et opportunités innombrables pour apprécier une nature encore intacte. En poussant plus loin, d'anciennes voies navigables et de portages et sentiers bien entretenus s'offrent à la joie des canoteurs et des randonneurs. Pour ceux qui s'intéressent moins aux activités sportives, des programmes d'interprétation, des excursions guidées et la contemplation de la nature sont un repos pour le corps et l'esprit. Plus le temps passe, plus le parc national de La Mauricie aura de l'importance au sein du réseau des parcs nationaux du Canada.

La réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan

En juin 1984, le Parlement canadien votait un bill qui donnait le jour à la réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan, située le long de la côte nord du Saint-Laurent, près de Havre-Saint-Pierre au Québec.

La réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan comprend quelque 40 îles disséminées sur une bande étroite dans le golfe Saint-Laurent, à l'est de Sept-Iles et au nord de l'île d'Anticosti. Les îles constituent une région fragile d'une admirable beauté avec ses formations de colonnes rocheuses, sa flore, ses oiseaux de mer, ses baleines, ses phoques et ses marsouins.

En 1985, Parcs Canada a ouvert le centre administratif du parc à Havre-Saint-Pierre et a entrepris un programme de consultation publique pour élaborer un plan de gestion du parc. La réserve deviendra parc national une fois que les revendications des autochtones auront été réglées.

Références

Dossiers U2-14, volumes 1,2,5,6, Ministère de l'Intérieur, Direction des parcs du Dominion.
Dossiers C-8300-3/Q1, volume 1; C-8320-4/F1, volume 1; C-8500/L1, volumes 1,2,3; C-8500/FL, volume 1, Parcs Canada, Ministère de l'Environnement.
Débats de la Chambre des communes, 21 mai 1969 et 30 mai 1969.
Arrêtés en conseil P.C. 1970-1236, 8 juillet; 1971-1518, 27 juillet; 1976-3026, 9 décembre.
Loi amendant la Loi sur les parcs nationaux, Statuts du Canada, 1974, C.11.
Loi concernant le parc de Forillon et ses alentours, Statuts du Québec, 1970, C.32.
Loi concernant le parc de La Mauricie et ses alentours, Statuts du Québec, 1972, C.50.

Le mont Logan, réserve du parc national de Kluane.

Chapitre 5

Au nord du 60e parallèle

Le glacier Kaskawulsh, réserve du parc national de Kluane.

Introduction

Le 22 février 1972, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Jean Chrétien, annonçait que plus de 48 000 km^2 avaient été mis de côté, dans le Grand Nord, pour la création de trois parcs nationaux.

Les nouveaux parcs seraient situés dans la région de Kluane au Yukon, sur la rivière Nahanni Sud et dans l'île de Baffin, dans les Territoires du Nord-Ouest. Ils allaient devenir les premiers parcs nationaux du Canada au nord du 60e parallèle. Les trois parcs augmentaient la superficie totale du réseau des parcs nationaux de plus de 50 pour 100, la faisant passer de 81 000 km^2 à 129 000 km^2. Dorénavant, le réseau s'étendrait à l'ensemble des provinces et des territoires. Le ministre fédéral s'est entretenu des nouveaux parcs avec les commissaires des deux territoires et les conseillers territoriaux. Tous les groupes pouvant être affectés par ces morcellements de terrain ont eu la possibilité de faire connaître leurs vues et leurs réactions.

Il était entendu que la création des parcs ne devait d'aucune manière intervenir dans le mode de vie traditionnel des résidants du Nord qui vivent de chasse et de pêche. Il a été convenu également de s'assurer que les Indiens et les Inuit autour des parcs auraient leur juste part d'emplois créés et d'autres avantages économiques.

La gestion et la surveillance des terres avaient été confiées à la Direction des parcs nationaux et des lieux historiques, la chargeant de préparer des plans d'aménagement préliminaires en attendant que le Parlement amende la Loi sur les parcs nationaux.

On a incorporé, dans les amendements de 1974, d'importantes dispositions de façon à respecter le processus de règlement des revendications territoriales des autochtones. Depuis, les terres qui sont mises de côté à des fins de parc national dans une région touchée par des revendications sont protégées sous l'appellation de réserve de parc national. Lorsqu'intervient un règlement des revendications, le Parlement peut amender la Loi sur les parcs nationaux et proclamer parc national les terres de la réserve. Le gouvernement canadien commençait alors à insister sur l'importance de réserver dans ces régions éloignées des terres pour les générations futures de Canadiens, ceux du Nord comme ceux du Sud, qui pourraient bien devoir faire face à des contraintes imprévisibles à notre époque. Sa politique du Nord reconnaissait la grande importance d'un développement équilibré de nature à profiter au peuple et à protéger l'environnement. Les nouveaux parcs ne pouvaient que stimuler le tourisme et procurer une foule d'avantages économiques et sociaux aux résidants du Nord.

La réserve du parc national de Kluane

C'est dans le coin sud-ouest du Yukon que se trouvent les plus hautes montagnes et les plus spectaculaires glaciers du Canada, ainsi que quelques-unes des plus remarquables populations fauniques de l'Amérique du Nord. La région, d'une superficie de 22 000 km^2, comprend presque tout le territoire de la réserve du parc de Kluane établie en 1942 et de la réserve de gibier de Kluane créée en 1943.

Histoire naturelle

Le massif St. Elias, un des plus grandioses de l'Amérique du Nord, s'étend en travers du parc en direction sud-est. Il comprend le plus haut sommet du Canada, le mont Logan avec ses 6 050 m d'altitude. Les formations glaciaires de ce massif constituent le plus grand réseau de glaciers non polaires du monde entier. Originant de la dernière glaciation, ces langues de neige et de glace sont alimentées par l'air humide du Pacifique qui survole les montagnes.

Le glacier Steele est exceptionnel par son mouvement sporadique : il lui arrive occasionnellement de se déplacer très rapidement. Ainsi, vers la fin des années 1960, il s'est avancé de 488 m en l'espace d'un mois. Les glaciers Kaskawulsh et Lowell sont typiques des glaciers striés de moraine qui caractérisent cette région.

Les dunes de sable créées par les glaciers et les deltas formés par les tempêtes de poussière sont d'autres phénomènes géologiques intéressants. Le matériel morainique que le glacier Kaskawulsh aidé par le vent dépose dans le lac Kluane est en train d'y former un immense delta.

Flore et faune

Les conifères tels que l'épinette blanche caractérisent la végétation forestière boréale des vallées. Dans la section sud-est du parc, cette végétation est plus luxuriante à cause de l'influence climatique exercée par l'océan Pacifique. Dans la partie nord du parc, c'est la toundra, avec ses lichens, ses bouleaux nains et ses arbustes, qui apparaît entre les altitudes de 1 500 à 1 800 m. Des fleurs arctiques aux couleurs vives poussent dans les crevasses et sur les corniches rocheuses des montagnes.

Dans presque tous les lacs et cours d'eau, on trouve l'omble arctique, la truite grise, le grand brochet et la ouananiche (salmo salar ouananiche). La région compte de nombreuses populations d'aigles dorés et de lagopèdes, ainsi que de merles bleus qui étaient jadis communs dans le sud du Canada.

C'est également ici que l'on trouve les derniers grands troupeaux du monde de mouflons de Dall. Un grand nombre d'orignaux habitent la zone sub-alpine du parc, tandis que les caribous affectionnent les toundras des hautes terres, à l'extrémité nord du parc. On y voit des loups et des carcajous, tout aussi bien que des ours bruns. Cependant, les ours bruns de cette région sont de plus petite taille que ceux de l'Alaska et mènent une vie plus solitaire.

Histoire humaine

Au cours de la Ruée vers l'or de 1898, une des routes secondaires qu'empruntaient les voyageurs venant du Pacifique, est située près de la limite sud-est du parc. Dalton Post, juste à l'extérieur du parc, était un camp-relais. Étant donné que la prospection s'est étendue à d'autres régions du Yukon à la suite de la Ruée vers l'or du Klondike, la Gendarmerie du Nord-Ouest installa un poste de contrôle sur la rive sud du lac Kluane en 1904. En 1942, ce lac devint le point de rencontre des équipes américaines et canadiennes occupées à la construction de la route de l'Alaska.

Depuis la fin des années 1800, le massif St. Elias est un des lieux favoris des alpinistes. La première ascension du mont Kennedy, ainsi nommé en l'honneur du président américain, eut lieu en 1965. Au cours de l'année marquant le centenaire du Canada, des équipes d'alpinistes ont vaincu d'autres sommets qui reçurent chacun le nom d'une province ou d'un territoire canadien.

Comment s'y rendre

Le parc national de Kluane est à 161 km à l'ouest de Whitehorse et à 2 253 km au nord-ouest d'Edmonton. À Haines Junction, la route Haines, commençant sur la côte du Pacifique, rejoint la route de l'Alaska qui longe la limite nord du parc sur une distance de 129 km. Une compagnie aérienne assure un service quotidien jusqu'à Whitehorse à partir de Vancouver et d'Edmonton.

La réserve du parc national de la Nahanni

Le parc national de la Nahanni est une région naturelle d'environ 4 765 km^2 comprenant la plus grande partie du bassin de la rivière Nahanni Sud, une des plus remarquables rivières sauvages de l'Amérique du Nord.

Histoire naturelle

Drainant plus de 36 000 km^2, le bassin de la Nahanni Sud renferme un certain nombre de paysages et de milieux naturels étonnamment différents. Le cours supérieur de la rivière est encaissé entre des montagnes couvertes de toundra qu'habitent la chèvre de montagne, le mouflon de Dall et le caribou. À la limite nord du parc s'élèvent les sommets du chaînon Ragged, où se trouvent le lac Hole-in-the-Wall et une source d'eau chaude ayant une température de 41° C. Dans la vallée en contrebas, la source d'eau chaude Rabbitkettle (20° C) forme une série de terrasses hautes de 27 m.

La plus importante cataracte de la Nahanni Sud est la chute Virginia où la rivière fait un plongeon de plus de 91 m. Avec deux fois la hauteur des chutes Niagara, la Virginia, la plus spectaculaire chute qui n'ait pas encore été aménagée au Canada, déploie un rideau liquide de plus de 1,5 ha de surface. À plusieurs kilomètres en aval de cette cataracte, des rapides et des remous tumultueux caractérisent le passage de la rivière dans un goulet tortueux connu sous le nom de Hell's Gate (Porte de l'enfer). C'est à dix kilomètres en aval de ce goulet que son principal affluent, la rivière Flat se jette dans la Nahanni.

Le Troisième cañon, situé en aval de ce confluent, s'étend sur une distance de 19 km et atteint une profondeur de 900 à 1 200 m. Une des caractéristiques de ce cañon est un lacet appelé La Porte (The Gate) au bas d'une falaise de 213 m, que garde le rocher cerbère Pulpit. La rivière Nahanni Sud ne coule ensuite que sur une courte distance avant d'entrer dans le Deuxième cañon étroit dont les côtés s'élèvent presque à la verticale. La Deadmen Valley (vallée des Morts), avec son large delta en gravier, s'étend entre le Deuxième et le Premier cañon. Intouchées par la dernière glaciation, les parois abruptes du Premier cañon, hautes de 1 067 m, renferment plusieurs cavernes qui sont les premières découvertes au nord du 60e parallèle.

Il y a une source d'eau chaude sulfureuse à l'embouchure du Premier cañon. Des mares d'eau à 36° C se sont formées en aval de la source, donnant ainsi à cette zone une luxuriante végétation composés d'herbacées, de peupliers baumiers et d'épinettes.

Entre la crête Yohin et le mont Twisted, la rivière Nahanni Sud coule à proximité du lac Yohin, dont les eaux marécageuses peu profondes assurent un habitat idéal aux nombreuses populations de gibier aquatique et favorisent une foison étonnante de plantes.

Sur les pentes du mont Liard, à onze kilomètres au sud-est du lac Yohin, l'action du vent et de l'eau a sculpté des arches, des piédestaux et des cavernes peu profondes. Le sol est recouvert d'un sable poussiéreux provenant de ces formations.

Flore et faune

On a identifié, dans le parc, plus de 40 plantes dont on ignorait l'existence dans la région du mont Mackenzie. Pour plusieurs de ces espèces, ces découvertes révèlent une importante extension de leur aire de distribution. La menthe sauvage, la verge d'or, la mimule à fleurs jaunes entrouvertes et l'aster sont au nombre des plantes les plus communes des environs des sources minérales près de la rivière Flat. La zone de la chute Virginia regorge d'orchidées.

Les espèces boréales caractérisent le peuplement forestier des basses terres. Dans les denses forêts du fond des vallées, les épinettes blanches et les peupliers baumiers sont en nombre considérable, tandis que les épinettes noires prédominent aux altitudes plus élevées sur le versant nord.

Les carex, lichens, herbacés et arbustes caractérisent la toundra alpine des plus hauts sommets des chaînons Tolgotsho, Headless et Funeral. Le mouflon de Dall habite ces régions et les falaises abruptes du Premier cañon.

Le parc compte plus de 40 espèces de mammifères. L'orignal et le castor trouvent un habitat particulièrement propice dans les vallées riveraines boisées, le caribou des bois, sur les plateaux. À l'occasion, on peut voir un ours noir ou un chevreuil. On compte au moins 13 espèces de poissons, dont l'omble arctique et l'omble du Pacifique, dans les affluents des rivières Nahanni et Flat. Plus de 120 espèces d'oiseaux y ont été observées y compris l'aigle doré, la bernache du Canada, la foulque d'Amérique, le chevalier errant, l'hirondelle à face blanche et le pinson chanteur.

Histoire humaine

Les premiers habitants de la région furent sans doute des asiatiques attirés de l'autre côté du détroit de Béring par l'abondance de poisson et de gibier. Deux tribus athapascanes, dont on peut encore discerner l'affiliation linguistique aux peuples de l'Asie orientale, y ont mené une vie nomade jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Ce sont les tribus indiennes des Esclaves et des Nahannis, ce dernier mot signifiant (les gens très loin là-bas).

Au début du XVIIIe siècle, la Compagnie du Nord-Ouest et plus tard la Compagnie de la baie d'Hudson établissaient des postes de traite des fourrures le long du Mackenzie : ce fut la fin du mode de vie nomade des Indiens.

Cependant, ce n'est qu'au début du XXe siècle que la terre des Nahannis commença à être entourée de mythes et de légendes. Les récits à propos de riches gisement d'or attirèrent dans la région une foule de prospecteurs aventuriers, dont plusieurs furent par la suite découverts décapités, ce qui donna naissance aux légendes sur les féroces indigènes et aux mythes sur les hommes des montagnes. Depuis, peut-être à cause des légendes, on y a peu piégé et prospecté.

Comment s'y rendre

Le parc national de Nahanni se situe à 145 km à l'ouest de Fort Simpson, dans les Territoires du Nord-Ouest, et à 1 046 km au nord-ouest d'Edmonton, en Alberta. On ne peut s'y rendre par la route. Il faut utiliser l'avion ou le canot. Fort Simpson, Fort Liard, Fort Nelson et Watson Lake sont les points de chute et les centres de ravitaillement importants. Ces localités, sauf Fort Liard, sont desservies par le service aérien régulier et par des routes toutes saisons via Edmonton. On peut affréter un avion dans l'une ou l'autre de ces localités. Nahanni Butte, à l'embouchure de la rivière Nahanni Sud, est dotée d'une piste d'atterrissage de terre. Toutefois, l'essence et les ravitaillements y sont limités. La route Liard relie Fort Nelson (C.-B.) sur la route de l'Alaska au Fort Simpson, (T.N.-O.) sur la route Mackenzie a été inaugurée en 1984. Elle passe à moins de 30 km de Nahanni Butte, et donne accès à la rivière Liard, dans le parc territorial Blackstone, à l'est du parc national de la Nahanni.

La réserve du parc national d'Auyuittuq

Typique des vastes régions arctiques qui constituent plus du tiers du paysage canadien, le parc national d'Auyuittuq est situé dans la péninsule Cumberland de l'île de Baffin. Le parc, d'une superficie de 21 471 km^2 en bordure du 66^e parallèle, comprend des fjords remarquables et des montagnes sculptées en haut-relief que coiffe une imposante calotte glaciaire. La côte est échancrée de jeunes vallées à versants irréguliers et de fjords ayant jusqu'à 48 km de longueur, dont les falaises abruptes s'élèvent à 914 m ou plus au-dessus de la mer. À l'intérieur, les hautes-terres Penny sont formées de montagnes atteignant de 1 829 à 2 134 m; ces montagnes sont entrecoupées de longues et étroites vallées dont plusieurs sont comblées par des glaciers. Le col de Pangnirtung, qui a 97 km de longueur et jusqu'à 1,6 km de profondeur, est généralement dénué de glace en été et la toundra y abonde.

Dominant ces hautes-terres, la calotte glaciaire Penny varie entre 610 m de hauteur dans le nord-ouest et 1 829 m en certains endroits. Elle s'étend sur 5 698 km^2 et constitue une des plus grandes calottes de l'hémisphère nord. De tous les longs glaciers auxquels elle donne naissance, le plus imposant est le glacier Coronation, avec ses 32 km de longueur et ses 3 km de largeur. Le terrain ondulé en bordure de ces hautes-terres est couvert de blocs erratiques et de moraines. Il existe quelques glaciers isolés dans certaines zones montagneuses intermédiaires où les sommets atteignent 1 829 m.

Faune

La baleine, le narval, le phoque et le morse fréquentent les eaux des fjords d'Auyuittuq. Au nombre des mammifères terrestres se trouvent l'ours blanc, le renard arctique et le caribou des toundras. L'ours blanc, le morse, le rorqual bleu, le rorqual à bosse et la baleine noire sont considérés comme des espèces menacées d'extinction.

Parmi les quarante espèces d'oiseaux nichant dans cette région il y a la bernache du Canada et le harfang des neiges. On peut y apercevoir aussi de rares espèces telles que le gerfaut et le cygne siffleur.

Plantes

La toundra des vallées riveraines et du col de Pangnirtung consiste en une couverture presque continue de lichens, de mousses et de quelques arbustes clairsemés. Dans les zones marécageuses à lichens du col de Pangnirtung, on peut voir des polygones de toundra formés sous l'effet des gels et dégels successifs. Les blocs erratiques jonchant les terres stériles des moyennes altitudes sont souvent couverts de lichens crustacés. Au cours de l'été, des fleurs, telles que le pavot arctique et la saxifrage, viennent orner de leurs brillantes couleurs les versants rocheux.

Histoire humaine

L'île de Baffin a été habitée par les Esquimaux de la culture Thulé il y a un millier d'années. Les archéologues ont découvert des vestiges de plusieurs communautés dans la région de la baie Cumberland. Aujourd'hui, il existe deux agglomérations inuit près du parc; l'une à Pangnirtung, à l'embouchure du fiord Pangnirtung, et l'autre, dans l'île Broughton, située au large de la côte nord-ouest de la péninsule.

Comment s'y rendre

Le parc national d'Auyuittuq est situé à 2 575 km aériens au nord-est de Montréal. Une compagnie d'aviation assure un service par avion à réaction, jusqu'à Iqaluit (Frobisher Bay), à 290 km du parc, ainsi qu'un service régulier jusqu'à Pangnirtung, à 32 km de la limite sud du parc.

Le parc national du Nord-du-Yukon

En juin 1984, le Parlement canadien adoptait un bill créant le parc national du Nord-du-Yukon. D'une superficie de 10 000 km^2, le parc s'étend de la partie occidentale du versant nord du Yukon, sur la mer de Beaufort, en longeant la frontière de l'Alaska jusqu'à la ligne de partage des eaux au sud et la rivière Babbage à l'est.

La création du parc découle d'une entente entre le gouvernement fédéral et le Comité d'étude des droits des autochtones. Les droits traditionnels de chasse, de trappe et de pêche des Inuvialuit sur ce territoire seront respectés.

Le parc national du Nord-du-Yukon brille à la fois par la beauté de ses paysages et par sa richesse faunique. En plus d'être l'une des réserves d'oiseaux aquatiques les plus importantes en Amérique du Nord, il est fréquenté par la harde de caribous de la Porcupine : au printemps, ils sont environ 100 000 à émigrer au Yukon vers leurs territoires de vêlage. Sa faune compte aussi des individus des trois espèces nord-américaines d'ours soit l'ours brun, l'ours noir et l'ours polaire.

Les plans d'aménagement mettront en valeur l'intégrité de la nature qui caractérise le parc national du Nord-du-Yukon.

La réserve du parc national de l'Île-d'Ellesmere

En septembre 1986, le ministre fédéral de l'Environnement et le ministre du Développement économique et du Tourisme des Territoires du Nord-Ouest signaient une entente sur la création de la réserve du parc national de l'Île-d'Ellesmere.

Aux confins du pôle

La réserve du parc couvre 39 500 km^2 des terres les plus septentrionales du Canada, et comprend des chaînes de montagnes, des glaciers, des fjords et le plus grand lac au nord du cercle arctique, le lac Hazen.

À 2 500 km au nord-est de Yellowknife, l'île d'Ellesmere connaît des hivers longs et rudes, des étés courts et frais, des vents secs et glacials, et de très légères chutes de neige. Dans ces conditions, la plus grande partie du territoire est un désert polaire aride et battu par les vents. La végétation et la faune y sont rares.

Oasis tempérés

Malgré l'âpreté du climat, il existe quelques oasis tempérés comme celui des environs du lac Hazen qui sont suffisamment humides pour prêter vie à la végétation et aux animaux. Ces lieux sont réputés pour le grand nombre de lièvres arctiques, souvent rassemblés par centaines. De petites hardes de boeufs musqués peuplent les rares pâturages. Des petits groupes de caribous de Peary sont disséminés dans toute la région. Les principaux prédateurs sont les loups, les renards arctiques et les ours blancs. Près de 30 espèces d'oiseaux visitent les îles de la Reine-Elizabeth.

L'une des particularités de la région est sa fragilité et sa sensibilité aux dommages environnementaux. La réserve du parc national est protégée par la Loi sur les parcs nationaux afin d'assurer que ses ressources soient préservées pour la postérité. On veillera à ce que la planification, la gestion et l'utilisation publique de la réserve du parc soient telles que ses valeurs naturelles et ses ressources fragiles soient gardées intactes.

Chapitre 6

Casemates du Bastion du roi, parc historique national de Louisbourg, 1924.

Parcs historiques nationaux et canaux du patrimoine

Cérémonie de dévoilement du cairn au Bastion du roi, parc historique national de Louisbourg, août 1926.

Introduction

Au Canada, les reliques tangibles de notre passé, nos richesses historiques, sont rares, souvent uniques et irremplaçables. De l'archéologie aux architectures et technologies contemporaines, elles retracent la vie humaine de ce continent; qu'il s'agisse de spécimens archéologiques, de documents, d'antiquités, de constructions ou même de gigantesques étendues de terres, elles font toutes partie, dans une certaine mesure, du génie créateur de l'espèce humaine. Elles sont les illustrations fragiles d'un passé qui, si elles sont préservées, serviront aux générations présentes et futures; sinon elles disparaîtront à tout jamais.

Différents paliers de gouvernement partagent la responsabilité de la protection des richesses historiques au Canada. Celle-ci se réalise de multiples façons. Les musées réunissent, préservent et exposent des objets à valeur culturelle. Les parcs historiques nationaux essayent d'assurer un milieu réaliste aux richesses historiques afin qu'elles soient accessibles au public, sur leur site d'origine et dans un cadre authentique. Les parcs et lieux historiques nationaux du Canada commémorent les personnes, les événements et les endroits qui ont façonné notre patrimoine culturel.

L'intérêt à l'égard de la création de sites historiques est apparu à la fin du XIX^{e} siècle, lorsque le sentiment nationaliste devint plus aigu. Quelques groupes locaux réussirent à préserver plusieurs bâtiments historiques importants. La *Montréal Antiquarian and Numismatic Society* fit l'acquisition, en 1895, du Château de Ramezay pour en faire un musée et des groupes historiques torontois empêchèrent la destruction du vieux fort York. Le gouvernement fédéral créa en 1907 la Commission des Champs de bataille de Québec (aujourd'hui nationaux), pour préserver et mettre en valeur le site de la bataille de 1759 sur les plaines d'Abraham. N'ayant aucune construction d'époque à préserver, il fut décidé de créer un parc contenant des monuments commémoratifs.

En 1919, le gouvernement fédéral créa la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Celle-ci devait agir à titre de conseil pour l'élaboration d'un programme national de commémoration et de préservation des lieux historiques. La première plaque commémorative approuvée par la commission fut posée sur une croix à Port Dover, en Ontario, au début de 1922, marquant ainsi l'emplacement d'une croix similaire proclamant, en 1670, la souveraineté de Louis XIV sur la région du lac Erié. Depuis cette date, et suite aux recommandations de la commission, plus de 900 plaques ont été posées et quelque 75 parcs historiques et sites majeurs ont été créés.

Jusqu'aux années trente, la création de sites historiques se bornait surtout à la pose de plaques d'interpétation. Les ruines historiques existantes n'étaient généralement pas restaurées et l'on n'essayait guère d'empêcher leur dégradation. À l'époque, l'intégrité historique des sites était considérée comme intouchable et la rareté des fonds destinés à des projets de restauration coûteux n'encourageait pas une autre approche.

La gestion de plusieurs anciens forts, administrés par l'armée, fut transférée à la Direction des parcs nationaux. Le fort Anne, à Annapolis Royal, en Nouvelle-Écosse, devint un parc historique national en 1917. Le fort Beauséjour, au Nouveau-Brunswick, le fort Chambly, au Québec, et le fort Wellington, à Prescott, en Ontario, ont également été préservés à titre de lieux historiques.

Dans l'ensemble, les projets de préservation étaient rares. (Le succès de grands projets de restauration aux États-Unis, et en particulier la reconstruction de Williamsburg dans son style colonial au cours des années 20, fut à l'origine du changement d'opinion.) L'augmentation du budget octroyé aux travaux publics, pendant la dépression, offrit une stimulation supplémentaire. Au cours des années 30, la Commission des parcs du Niagara, organisme du gouvernement de l'Ontario entrepris quatre projets historiques d'importance, dont ceux du fort George à Niagara-on-the-Lake et du fort Érié qui ont nécessité la reconstruction des fortifications. Plus tard, les gouvenements fédéral et provincial entreprirent la reconstruction du fort Henry à Kingston, où la plus grande partie du fort original était encore intacte. Les intérieurs furent meublés avec des reproductions de meubles d'époque et des objets historiques.

La forteresse de Louisbourg

Le plus grand projet de reconstruction entrepris fut celui de la forteresse de Louisbourg, près de Sydney en Nouvelle-Écosse. En 1961, le gouvernement du Canada commença la reconstruction d'une partie de l'ancienne forteresse française, détruite par les Britanniques en 1758. Cela comprenait une partie de l'ancienne ville ainsi que les fortifications. Les intérieurs ont été reproduits et des guides costumés expliquent divers aspects de la vie à Louisbourg au XVIII^{e} siècle.

Louisbourg avait été désigné lieu historique national en 1928, et parc historique national en 1940. Au cours des années 30, quelques-unes de ses ruines furent relevées et un musée fut construit. Et le reste demeura dans l'oubli. Cette forteresse en ruine deux fois assiégée et investie, cette ville désertée qui avait été autrefois le centre d'une colonie de plus de 5 000 hommes et de leurs familles, tous pêcheurs, soldats, marchands, artisans, boutiquiers et fonctionnaires, c'était un site archéologique dont la signification et le potentiel d'interprétation étaient inégalés en Amérique du Nord.

En raison de la baisse de la demande de charbon du Cap-Breton et de la menace du chômage, on considéra de relever l'économie de la région en restaurant Louisbourg. Une commission royale dirigée par l'honorable E.C. Rand étudia la question et fit plusieurs recommandations de longue portée, dont l'une était de développer le tourisme.

Le tourisme signifiait, entre autres, la mise en valeur de la forteresse de Louisbourg. En 1960 le gouvernement fédéral donna son accord et accorda 25 millions de dollars destinés à la reconstitution d'un cinquième de la forteresse et de la ville et à lui redonner son caractère originel, à vocation à la fois militaire, maritime, commerciale, administrative et civile.

« Qu'est-ce qui pourrait stimuler davantage l'imagination ou être plus instructif, concluait le rapport Rand, qu'une reconstitution d'époque, à la fois matérielle et culturelle, dans un site aussi curieusement propice à la colonisation ? »

Louisbourg apporta au réseau des parcs nationaux un ensemble de particularités naturelles et historiques qui méritent d'être soulignées. Ses 60 km^{2} englobent le littoral Atlantique, des marais salants, et des aires de

nidification pour de nombreux oiseaux aquatiques. Un rocher nommé Black Rock qui a servi de place forte et qui porte encore les traces que les assiégés français lui portèrent en cherchant à le détruire est l'élément le plus proéminent d'un ensemble géologique d'origine volcanique ayant quelque 500 millions d'année.

La plaine marécageuse de Gabarus, qui protégeait presque tout l'arrière de la forteresse, est peuplée de cerfs et de renards et demeure un exemple important de végétation marécageuse. L'anse Kennington, où les Britanniques se frayèrent un chemin jusqu'à terre par un accostage amphibie en 1758, possède une belle plage de sable et une petite île fréquentée par les phoques.

Le ruisseau Freshwater, qui délimitait le bivouac du régiment britannique, abrite une colonie de castors. La grande et arrogante angélique, qui s'est naturalisée uniquement dans la région de Louisbourg, a été introduite d'Europe par les colons de la forteresse.

Enfin, les bâtiments de Louisbourg sont synthétiques. Les mêmes principes, qui ont guidé les Européens pour la reconstitution exacte des quartiers historiques détruits au cours de la seconde guerre mondiale, ont prévalu ici et pour les mêmes raisons soit ressusciter et conserver le passé.

C'est en partant de ces constructions mêmes qu'il devient possible de reconstituer et d'expliquer le mode de vie passé. Dans ce but, la restauration devait être aussi fidèle que possible, tout en respectant l'esprit, le niveau et la structure de la politique des lieux historiques. Il s'agit d'un effort valable de conservation dont l'envergure et le style n'ont pas encore fait l'unanimité parmi les spécialistes.

L'intérêt de Louisbourg est lié à différents aspects. D'une part, c'était une colonie plus européenne, et peut-être même plus raffinée, que celle de Québec, dont la culture se distinguait de plus en plus de celle de l'arrière-pays français. D'autre part elle était un centre maritime et commercial dont la valeur des pêcheries dépassait largement celle du commerce des fourrures.

Le personnel de Louisbourg a réappris et anime les anciens métiers en reproduisant les gestes, les attitudes, les coutumes et les valeurs d'un passé bien différent de notre époque. Ceux qui visitent Louisbourg repartent rarement sans avoir apprécié les éléments intangibles de leur patrimoine.

Louisbourg réunit à lui seul tous les éléments culturels d'une époque. Son interprétation est réalisée avec l'espoir d'enrichir l'expérience des visiteurs et d'être un modèle pour le reste du patrimoine canadien.

L'utilisation d'animateurs costumés est importante : non parce qu'ils attirent la foule et incitent à visiter la forteresse, mais parce qu'ils sont là pour représenter la vie quotidienne d'une communauté.

Pour Parcs Canada, Louisbourg constitue encore la plus ambitieuse tentative d'aménagement de ressources historiques. En conformité avec son idéal de conservation et de vulgarisation des aspects uniques du patrimoine naturel, Parcs Canada protège aussi les manifestations de la culture et contribue à cette élévation de l'esprit et du coeur dont parlait le rapport Rand, dont ont besoin non seulement les gens du Cap-Breton mais aussi tous les autres Canadiens.[1]

Croissance rapide des activités

Au milieu des années cinquante, l'attention du gouvernement fédéral s'est portée sur 40 sites, dont 38 étaient d'anciens centres militaires. En 1968, la Direction des parcs a commencé l'aménagement de quatre parcs d'importance; dans l'ensemble du réseau aucun parc encore n'avait été complètement aménagé.

La reconstruction de la forteresse de Louisbourg, l'addition de postes de traites de fourrures, de deux phares, et du *Palace Grand Theatre* à Dawson City a étendu le réseau national et fait présager l'explosion future. Les Canadiens commençaient à s'intéresser de plus en plus à leur histoire. Cet intérêt s'est reflété au cours des dix années suivantes par une augmentation étonnante des acquisitions de parcs. Le réseau des canaux historiques était créé : le ministère des Transports fit cession de ses droits sur les canaux St. Peters, Lachine et Rideau. Un grand nombre de nouveaux parcs et lieux historiques furent acquis et aménagés, dont Lower Fort Garry à Selkirk, Manitoba, la goélette St-Roch et la maison de Sir Wilfrid Laurier à Ville-des-Laurentides. Cette augmentation des activités s'est ressentie au niveau financier. En 1953, le budget des parcs historiques était de 6,9 millions de dollars, celui de 1963 fut de 14,2 millions, celui de 1973 avait augmenté à 22,7 millions pour atteindre en 1983 les 63,3 millions de dollars.

Au cours de cette période, Parcs Canada a démontré d'autres formes de leadership. La préservation d'un site historique demande beaucoup plus qu'un budget. Cela exige en effet de réunir une équipe d'experts afin de préserver le site avec compétence et intégrité. Parcs Canada emploie des archéologues, des historiens, des architectes, des ingénieurs, des restaurateurs, des conservateurs et des animateurs entraînés, dont la minutie et la vocation satisfont aux plus hautes normes professionnelles.

L'Inventaire des bâtiments historiques du Canada

Au début des années 70, Parcs Canada a commencé un recensement informatisé des ressources historiques architecturales du pays. Cet inventaire était destiné à fournir, sous forme de recouvrement rapide, des données et des exemples de données comparées de l'architecture remontant à 1880 dans l'Est et à 1914 dans l'Ouest canadien.

L'Inventaire des bâtiments historiques du Canada présentait quatre phases d'opération, dont la première permit de répertorier 192 000 édifices. Technologiquement, cet inventaire était le système de levés d'édifices le plus perfectionné au monde. Son potentiel était inépuisable : il permettait de définir le tracé le plus propice pour une nouvelle route ou pour une ligne hydro-électrique, de cartographier des configurations sociales, d'analyser l'histoire économique, ou d'étudier l'architecture. Cet inventaire était clairement destiné à être plus qu'un outil au sein même de Parcs Canada. Il pouvait être également utilisé par les provinces, les municipalités, les planificateurs urbains, les historiens et les personnes intéressées par la conservation sur un plan local.

Partage des coûts

La fin des années 60 marque le début des projets à frais partagés qui permirent d'aménager des sites grâce à des subventions provenant à la fois du gouvernement fédéral,

des provinces, des municipalités, d'organisations sans but lucratif, et du secteur privé. Le dépôt de vivres à Saint-Jean, les édifices historiques du port d'Halifax, la maison Papineau à Montréal, Victoria Hall à Cobourg, le manoir Craigflower à Victoria, et les édifices de Dawson City ont été restaurés grâce à de telles ententes.

Politique sur les édifices historiques fédéraux
Parcs Canada a encouragé le gouvernement du Canada, qui détient le plus grand nombre de propriétés historiques du pays, à rénover, restaurer, et recycler ses propres édifices historiques. Un comité interministériel a été créé pour coordonner les politiques des différents ministères et, en 1982, un énoncé formel de politique a défini les termes en vertu desquels les agences du gouvernement fédéral devront entretenir leurs propres bâtiments historiques.

Canaux du patrimoine
Au début du XIX^{e} siècle, avant que le réseau routier et les chemins de fer ne soient développés, l'Amérique du Nord britannique entreprit la construction de canaux. Au moment de la Confédération, ces importantes routes commerciales devinrent de juridiction fédérale.

En 1972, la responsabilité de certains canaux historiques était transférée du ministère des Transports à Parcs Canada. Aujourd'hui le Service des parcs administre le canal de St. Peters, en Nouvelle-Écosse, les canaux de Chambly, Carillon, Sainte-Anne, Saint-Ours et Lachine, au Québec, et les canaux Rideau, Trent-Severn et Sault-Sainte-Marie, en Ontario.

Bien que le rôle commercial des canaux ait diminué, leur utilisation à titre récréatif a augmenté de façon prodigieuse. Les canaux historiques sont devenus des exemples historiques de la technologie canadienne et restent des corridors dont la beauté des paysages et les possibilités récréatives font la joie des visiteurs qui fréquentent leurs berges tout autant que des plaisanciers.

Rivières du patrimoine canadien
Au Canada, nous possédons encore des rivières dont le cours traverse principalement des milieux naturels, dont les lits ne sont pas entravés et dont les eaux sont relativement peu polluées. De telles rivières sont des exemples incomparables de notre patrimoine naturel. La plupart d'entre elles ont servi de voies de transport et ont alimenté les peuples autochtones et les premiers colons. Elles ont de plus joué un rôle significatif au cours de l'exploration, du commerce et de l'expansion du Canada. Elles sont des éléments non négligeables de notre patrimoine naturel et culturel qui devraient être préservés intacts pour notre bénéfice et celui des futures générations.

Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux collaborent au programme du réseau de rivières du patrimoine canadien afin d'accorder une importance nationale à certaines rivières du Canada et de leur assurer une mise en valeur qui leur conserve leur valeur naturelle, historique et récréative pour le bénéfice et le plaisir de tous les Canadiens.

Les premières rivières qui ont été désignées rivières du patrimoine canadien sont l'historique rivière French, en Ontario, et la rivière Alsek, dans la réserve du parc national de Kluane, au Yukon.

Chronologie des principaux événements liés aux parcs et lieux historiques nationaux
D'après les Archives de Parcs Canada (RG84), Archives Publiques du Canada, Collection de l'inventaire général.

1914 — Le fort Tom Howe à Saint John, Nouveau-Brunswick, devient le premier parc historique national. Cette propriété appartient à la Ville depuis 1930 et elle est administrée en tant que parc municipal.

1917 — Le fort Anne, à Annapolis Royal, en Nouvelle-Écosse, est transféré du ministère de la Milice et de la Défense au ministère de l'Intérieur. Ce site de 12 ha, comprenant les vestiges de l'ancien fort, est alors désigné parc historique du Dominion.

1921 — Sur la recommandation du commissaire des parcs du Dominion, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada était constituée afin d'élaborer une politique concernant les sites historiques du Canada et déterminer leur valeur. La commission avait pour mandat d'agir comme conseil auprès du ministère sur les questions d'acquisition, de promotion et d'aménagement futur des sites préhistoriques et historiques d'importance nationale. Ses membres, choisis parmi les personnes les plus compétentes en la matière et les historiens canadiens les plus connus, s'adressaient au gouvernement fédéral par l'intermédiaire de la Direction des parcs du Dominion. Les premiers membres furent : E.A. Cruikshank (président), James H. Coyne, Benjamin Sulte, l'archidiacre W.O. Raymond, W.C. Milner et J.B. Harkin. Le Commissaire adjoint des parcs du Dominion, F.H.H. Williamson était secrétaire de la commission. La première tâche de la commission fut d'entreprendre un levé des lieux historiques existants et de leur importance nationale. Louisbourg, les forges de Saint-Maurice, les forts Chambly et Lennox, trois sites en Huronie, et le fort Prince-de-Galles reçurent, entre autres, une attention spéciale.

1922 — Le fort Prince-de-Galles, situé à l'embouchure de la rivière Churchill, au Manitoba, est mis en réserve pour en faire un futur lieu historique commémoratif.

1928 à 1929 — Presque toute la superficie du site d'origine de la forteresse de Louisbourg est achetée par la Direction des parcs nationaux.

1941 — Une réplique de l'habitation de 1605 de Port-Royal est inaugurée le 4 juillet. Il s'agit du premier projet important de restauration entrepris par le Bureau des parcs nationaux.

1951 — La Compagnie de la baie d'Hudson fait don de son titre foncier sur Lower Fort Garry au peuple canadien, et le gouvernement fédéral désigne ce fort parc historique national.

1951 — En mai, le ministère de la Défense nationale transfert le contrôle de la citadelle d'Halifax pour qu'elle puisse être aménagée comme parc historique national.

1952 — La Commission royale d'enquête sur l'avancement des arts, des lettres et des sciences du Canada (Commission Massey) émet plusieurs recommandations concernant les travaux de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. La plus importante concerne la réorganisation de la commission. Un énoncé de politique concernant les travaux de la commission est adopté et attire particulièrement l'attention sur la préservation et la restauration des sites et des bâtiments historiques plutôt que sur l'apposition de plaques commémoratives.

Le théâtre Palace Grand, lieux historiques nationaux du Klondike, Dawson City.

L'écluse de Chaffey, canal Rideau, 1905.

1953 — La Loi sur les lieux et monuments historiques, est adoptée et définit les pouvoirs du ministre et de la Commission des lieux et monuments historiques au sujet des lieux historiques. La commission doit aviser le ministre au sujet de l'acquisition et de la commémoration de lieux historiques, ainsi que de la création et de la gestion de musées historiques.

1959 — À Québec, la maison Maillou, datant du XVIII[e] siècle, est restaurée. C'est la première fois que l'architecture est prise en considération, tout autant que l'intérêt historique.

1961 — Un p ogramme à long terme est lancé afin de restaurer une partie de la forteresse de Louisbourg et, de 1961 à 1963, des projets de restauration majeurs sont entrepris pour commémorer la Ruée vers l'or du Klondike. Le « Palace Grand Theatre », le vapeur à roue arrière Keno, le « Discovery Claim » (ou concession de la découverte) au bord du ruisseau Bonanza, et la partie historique de Dawson City sont tous déclarés lieux historiques nationaux.

1967 — La villa Bellevue, première demeure de Sir John A. Macdonald à Kingston, est inaugurée parc historique national le 24 mai.

1969 — Le parc historique national de la forteresse de Louisbourg est inauguré le 8 septembre.

1970 — En octobre, une convention est signée avec le gouvernement de Terre-Neuve pour aménager en parcs historiques nationaux, l'Anse-aux-Meadows, site de colonisation viking du XI[e] siècle, et Port-au-Choix, site de sépulture indien archaïque maritime.

1972 — Six réseaux de canaux, encore utilisés comme liens commerciaux, mais ayant une importance historique, sont transférés à Parcs Canada par le ministère des Transports. Il s'agit des réseaux de canaux des rivières Richelieu, Beauharnois et Outaouais, au Québec, des réseaux de canaux des rivières Trent et Rideau, en Ontario et du canal de St. Peters, en Nouvelle-Écosse.

19?4 — Le St. Roch, ancien vaisseau de la G.R.C., qui fut le premier navire à franchir le passage du Nord-Ouest dans les deux sens, est inauguré à Vancouver comme lieu historique national.

1976 — Le ministère des Affaires extérieures transfert à Parcs Canada la maison où est né le Dr Norman Bethune à Gravenhurst, en Ontario. La maison de Bethune est inaugurée le 30 août.

1977 — La Loi sur les lieux et monuments historiques est amendée afin de permettre une représentation du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

1978 — Le président, Marc Laterreur, et d'autres membres de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, périssent dans un accident d'avion alors qu'ils se rendaient à Terre-Neuve pour une cérémonie commémorative.

1980 — Le parc historique national de la maison de Riel à Saint-Vital, au Manitoba, est inauguré.

1982 — Environ cinq cents événements ont été organisés par les municipalités, entre Kingston et Ottawa, dont une flotille de bateaux à vapeur, à l'occasion du cent cinquantième anniversaire du canal Rideau.

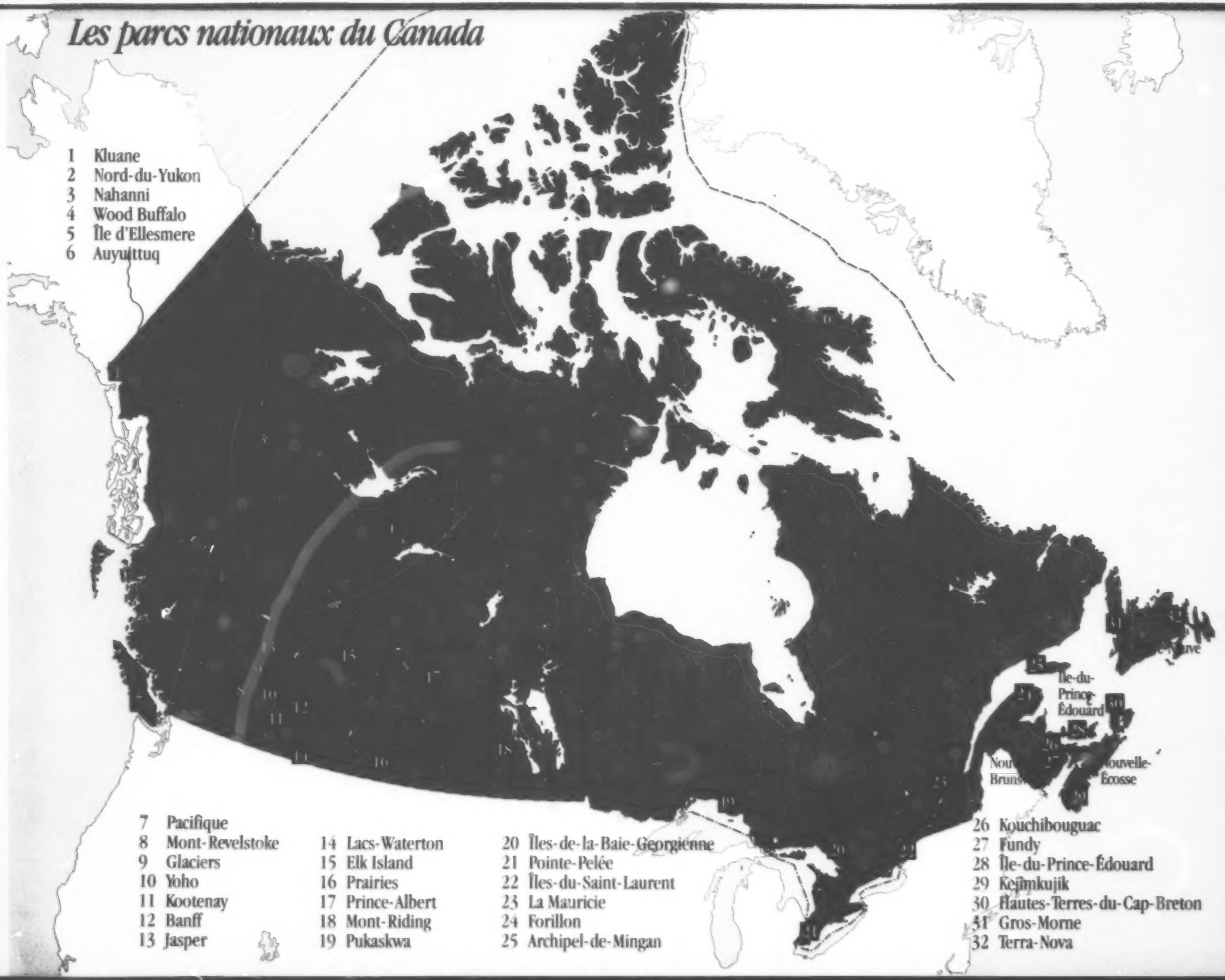
1984 — Le homestead W.R. Motherwell, ferme et résidence de l'un des premiers organisateurs ruraux de la Saskatchewan, qui devint plus tard ministre fédéral de l'agriculture, est inauguré.

Présidents (et présidents par intérim) de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada

1919 à 1939 Brigadier-Général E.A. Cruikshank
1940 à 1942 La commission ne s'est pas réunie
1943 à 1949 Clarence Webster (Nouveau-Brunswick)
1950 à 1957 Fred Landon (Ontario)
1958 à 1959 Le père Antoine d'Eschambault (Manitoba)
1960 à 1967 Bruce Fergusson (Nouvelle-Écosse)
1968 à 1972 Allan Turner (Saskatchewan)
1973 à 1978 Marc Laterreur (Québec)
1978 à 1980 Leslie Harris (Terre-Neuve)
1981 à 1985 J.M.S. Careless (Ontario)
1986 Professeur Thomas Symons (Ontario)

Référence

1. Les paragraphes sur le parc historique national de la forteresse de Louisbourg sont extraits de la version française d'un texte de John Fortier, « La renaissance de Louisbourg », *Conservation Canada*, vol. 2, no 3, 1976.


Les parcs nationaux du Canada
1 Kluane
2 Nord-du-Yukon
3 Nahanni
4 Wood Buffalo
5 Île d'Ellesmere
6 Auyuittuq
7 Pacifique
8 Mont-Revelstoke
9 Glaciers
10 Yoho
11 Kootenay
12 Banff
13 Jasper
14 Lacs-Waterton
15 Elk Island
16 Prairies
17 Prince-Albert
18 Mont-Riding
19 Pukaskwa
20 Îles-de-la-Baie-Georgienne
21 Pointe-Pelée
22 Îles-du-Saint-Laurent
23 La Mauricie
24 Forillon
25 Archipel-de-Mingan
26 Kouchibouguac
27 Fundy
28 Île-du-Prince-Édouard
29 Kejimkujik
30 Hautes-Terres-du-Cap-Breton
31 Gros-Morne
32 Terra-Nova